

LOS BOMBARDEROS HALIFAX DE LA II GUERRA MUNDIAL

ediciones del Prado

OSPREY AVIATION

LOS BOMBARDEROS HALIFAX DE LA II GUERRA MUNDIAL



Cuadro de términos con abreviaturas

Inglés	Abreviatura	Español
Wing Commander	Wg. Cdr.	Teniente Coronel
Squadron Leader	Sqn. Ldr.	Comandante
Flight Lieautenent	Flt. Lt.	Capitán
Flying Officer	Flg. Off.	Teniente
Pilot Officer	Plt. Off.	Alférez
Sargent	Sgt.	Sargento
Squadron	Sqn.	Escuadrón (2 escuadrillas)
Flight	Flt.	Escuadrilla (aprox. 12 aviones)
Distinguished Flyng Cross	D.F.C.	Cruz de Vuelo Distinguido
Distinguished Flying Medal	D.F.M.	Medalla de Vuelo Distinguido

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS 39

LOS BOMBARDEROS HALIFAX DE LA II GUERRA MUNDIAL

OSPREY AVIATION



Ilustración de portada:
El *Flt. Lt.* Ron Hines, de la RAAF, era el comandante del 'N-Nan' del 462º *Sqn.* (MZ913), uno de los Halifax B II equipados con el sistema *airborne cigar* ('cigarro aéreo') asignados a la unidad. El sistema *airborne cigar* (ABC) era un potente interferidor que interceptaba las frecuencias de control de caza alemanas. El 'N-Nan' efectuó su última salida el 10 de abril de 1945, para participar en una incursión 'fantasma' contra Berlín con el fin de atraer atraer a los cazas enemigos lejos del verdadero objetivo de la fuerza principal aquella noche, que era la ciudad de Leipzig, al sur de Alemania. Las incursiones fantasma del 100º Grupo se hicieron cada vez más realistas, y en ellas se lanzaban bengalas de señalamiento y los aviones transmitían en las frecuencias principales de los bombarderos del 8º Grupo. El 'N-Nan' sufrió una avería en sus motores cuando regresaba de su objetivo y consiguió apenas llegar a su base de Manston a pesar de los fuertes vientos frontales.
El Halifax propulsado por motores Hércules, un bombardero pesado verdaderamente magnífico, era incluso superior al Lancaster, ya que tenía una mayor versatilidad para asumir diversas misiones y su índice de bajas fue inferior al de éste al terminar la guerra.

Fotografía de la página de título:
Este Halifax B II Serie I del 35º *Sqn.* quedó fuera de combate durante una incursión contra Núremberg realizada la noche del 28 al 29 de agosto de 1942, cuando la unidad que operaba formaba parte de la Fuerza de Señaladores-Guías. El Halifax propulsado por motores Merlin fue el mejor y más eficaz bombardero del Mando de Bombarderos hasta la llegada del Lancaster, que tenía mayor techo operativo y le superaba en

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Supervisión y adaptación de la versión española: Javier de Benito
Traducción: Carlos G. Antoranz
Basado en la obra *Halifax Squadrons of World War 2*
Publicada por primera vez en Gran Bretaña en 1999

Cea Bermúdez 39, 5º
28003 Madrid, España

Texto original en Inglés de Jon Lake
Ilustración de portada de Iain Wylie
Perfiles de aviones de Chris Davey
Ilustraciones de pilotos de Mike Chappell
Dibujos a escala realizados por Mark Styling

Importador y distribuidor en Interior:
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56
1290 – Buenos Aires

Distribuidor de Capital:
DISTRIRED
Avda. Belgrano, 634, 4º I
1092 – Buenos Aires

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-430-8
D.L.:M-5765-2001

ÍNDICE

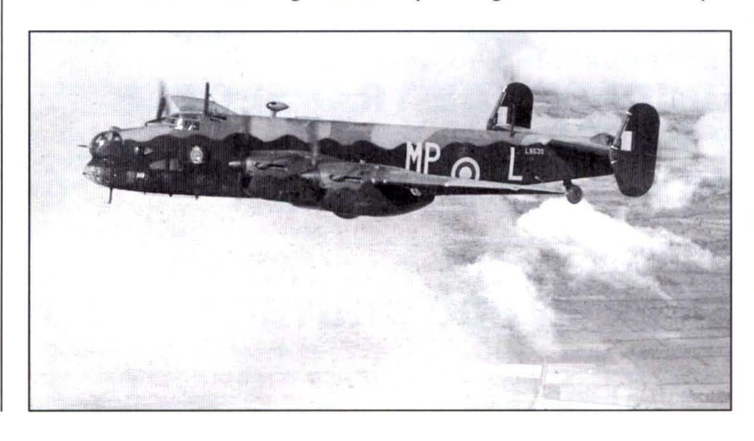
EL HALIFAX VA A LA GUERRA

El Mando de Bombarderos fue, durante gran parte de la contienda, el único instrumento mediante el cual Gran Bretaña podía hacer llegar la guerra hasta el enemigo. Impotentes para intervenir en Polonia, las unidades del Ejército británico fueron pronto expulsadas de Escandinavia y Francia. Aparte de golpes de mano a cargo de unidades de comandos, y de la lucha en teatros de operaciones periféricos como el del norte de África, el Ejército británico tuvo, hasta el Día-D, pocas ocasiones de entablar combate con el enemigo. La poderosa flota británica estaba ocupada realizando la dura tarea de proteger a los convoyes de los ataques de los submarinos alemanes e imponiendo un bloqueo marítimo a Alemania, pero poco más podía hacer contra un enemigo que no era una potencia naval. El bombardeo de objetivos situados en Alemania era la única manera en que Gran Bretaña podía 'devolver el golpe'.

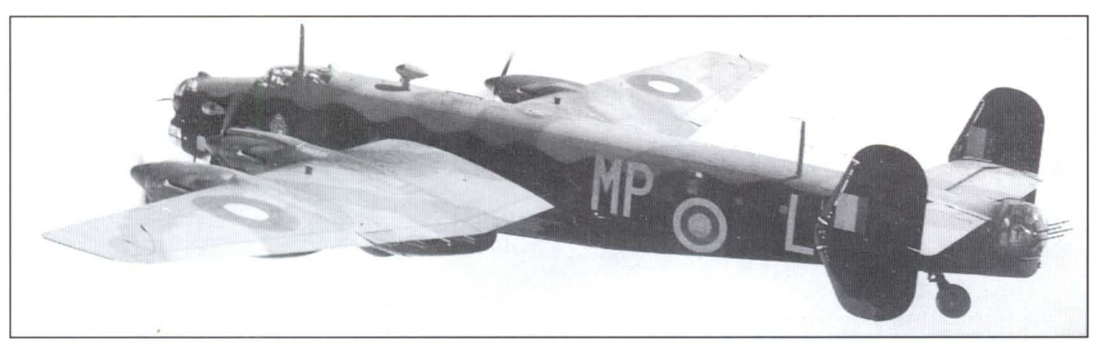
Sin embargo, para el Mando de Bombarderos, la guerra tuvo un comienzo bastante débil, ya que, inicialmente, se le prohibió atacar otros objetivos que no fuesen buques de guerra y bases navales alemanas con otra cosa más mortífera que... ¡octavillas de propaganda! Además, estaba singularmente mal equipado para llevar a cabo una verdadera campaña de bombardeos estratégicos, dotado principalmente con aviones bimotores de corto radio de acción, como los Wellington, Hampden y el casi obsoleto Whitley, y con los Fairey Battle y los Bristol Blenheim para misiones de bombardeo táctico. Ninguno de estos aviones estaba diseñado para volar de noche ni para misiones 'todo-tiempo'.

El primero de los 'pesados modernos' del Mando de Bombarderos no era mucho mejor. El Stirling tenía una potencia insuficiente, un armamento escaso, era muy vulnerable y, por si fuera poco, era incapaz de infligir un duro castigo al enemigo.

Poco después de que el Stirling entrase en servicio, le siguió el bimotor Manchester, diseñado según un concepto innegablemente moderno, pe-



El 76º *Sqn.* fue la segunda unidad de la RAF equipada con Halifax, después del 35º *Sqn.* cuya Flt. C. constituía su plantilla. Este avión era pilotado por Christopher Cheshire, hermano de Leonard.



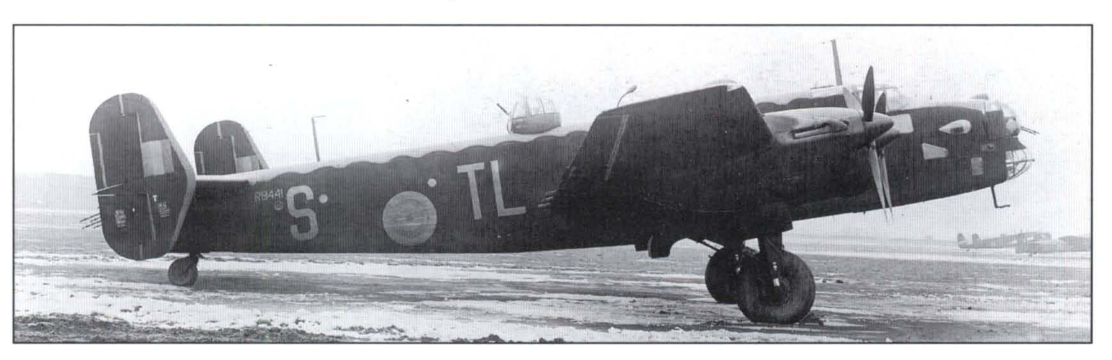
Otra imagen del Halifax, pilotado por el 'otro' Chesire. Este avión fue abatido durante un ataque realizado por 52 bombarderos contra Magdeburgo, la noche del 15 al 16 de agosto de 1941. Fue el único de los nueve Halifax derribados durante aquella operación que cayó víctima de un caza nocturno. Cheshire fue hecho prisionero de guerra.

ro que tenía el serio defecto de sus motores Vulture, que se averiaban con una deprimente regularidad. El Manchester llegó al Mando de Bombarderos en noviembre de 1940, y empezó a realizar misiones de vuelo a finales de febrero de 1941. El tercer modelo del trío de nuevos aviones que entraron en los escuadrones del Mando de Bombarderos a finales de 1940 fue el Handley Page Halifax, que también sufrió algunos problemas en sus comienzos –especialmente en su sistema hidráulico y en el tren de aterrizaje– pero pronto demostraría tener un potencial mucho mayor que el Manchester o el Stirling.

La primera unidad de la RAF que recibió el 'pesado' de Handley Page fue el 35º *Sqn.*, que había sido resucitado en Boscombe Down, la Noche de las Hogueras de 1940. El escuadrón se hizo cargo de su primer Halifax el 13 de noviembre, se trasladó a la base de la RAF en Leming, y se encuadró en el 4º Grupo, el 20 de noviembre. La unidad había tomado prestado el prototipo, L7244, del Ministerio de Producción de Aviones para llevar a cabo la transformación y el adiestramiento de las tripulaciones.

El escuadrón realizó su primera misión operativa la noche del 11 al 12 de marzo, al enviar siete aviones para bombardear Le Havre. En aquel momento, el Mando de Bombarderos estaba dedicado de lleno a realizar operaciones contra el tráfico naval en la zona comprendida entre Cherburgo y Wilhemshaven. Cada avión llevaba 12 bombas de 226 Kg. que debían lanzar desde una altura de 13.000 pies. Uno de ellos tuvo que abortar la misión, y las espesas nubes obligaron a otro a bombardear Dieppe –que era el objetivo secundario– mientras que un tercero tuvo que deshacerse de su carga de bombas antes de alcanzar el objetivo. Cuatro aviones consiguieron bombardear el objetivo principal, pero uno de ellos fue derribado más tarde por un caza amigo cuando se dirigía de vuelta a su base; sólo el piloto y el mecánico de vuelo consiguieron salvarse al saltar en paracaídas.

Este Halifax B II del 35º *Sqn.* presenta otra variante de camuflaje, con una línea de demarcación bastante alta y marcada con bastante regularidad. El 35º *Sqn.* fue la primera unidad de la RAF en ser equipada con los Halifax, e inicialmente fue dotada con aparatos del primer modelo B I.





Los primeros Halifax propulsados por motores Merlin nunca tuvieron un aspecto tan agraciado como los Lancaster: el intrincado armazón de la acristalada y protuberante torreta del morro que ocupaba el apuntador de bombas le daba un perfil poco aerodinámico, y los pequeños planos de cola triangulares tampoco mejoraron su diseño. Pero el Halifax B I y B II prestaron un magnífico servicio, y eran lo único con que contaba el Mando de Bombarderos que pudiera llamarse un bombardero moderno, durante todo un vital año de guerra.

El 76º *Sqn.* fue la segunda unidad constituida en su mayor parte por Halifax, también con base en Linton (bajo el mando del *Wg. Cdr.* Buton), el 1 de mayo de 1941. Comenzó sus operaciones de vuelo el 12 de junio. El día anterior, nueve Halifax del 35º *Sqn.* habían estado entre los 80 aviones que habían salido a bombardear Duisberg (aunque, en realidad, aquella fuerza atacó Colonia).

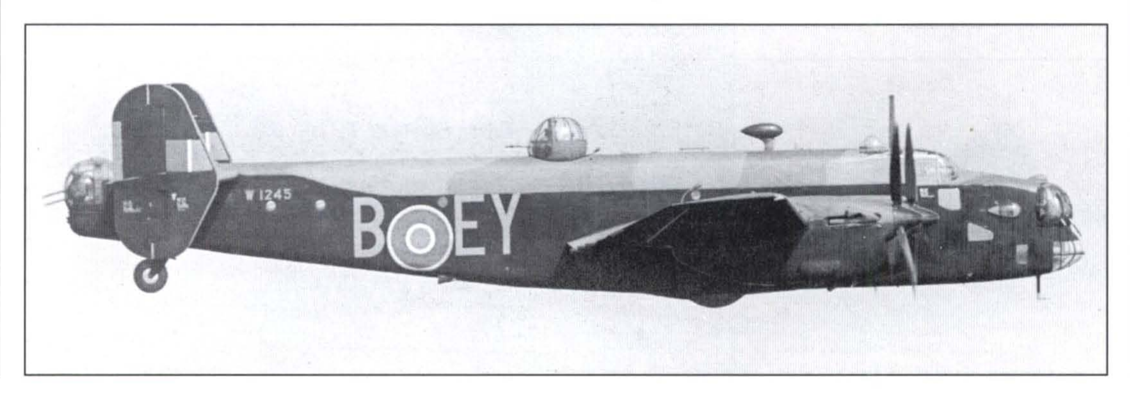
La primera operación del 76º *Sqn.* fue también la primera incursión montada por la RAF compuesta íntegramente por bombarderos cuatrimotores, y para ella, tres de los Halifax de la unidad se unieron a ocho del 35º *Sqn.* y a siete Stirlings –el objetivo era una planta de transformación de caucho situada en Hüls, y durante el curso de la misión, la tripulación del *Sgt.* Godwin reclamó el derribo de un Bf 109–. Pero el 20 de junio se volvieron las tornas, y un Bf 110 reclamó el derribo del primer Halifax que caía víctima de la acción del enemigo. El 30 de junio, seis aviones del 35º *Sqn.* participaron en un ataque diurno contra Kiel, siendo el objetivo principal de la misión era probar la eficacia del concepto de las incursiones realizadas a la luz del día por bombarderos pesados. Un Halifax fue derribado, pero, a cambio, se reclamó el derribo de dos Bf 110.

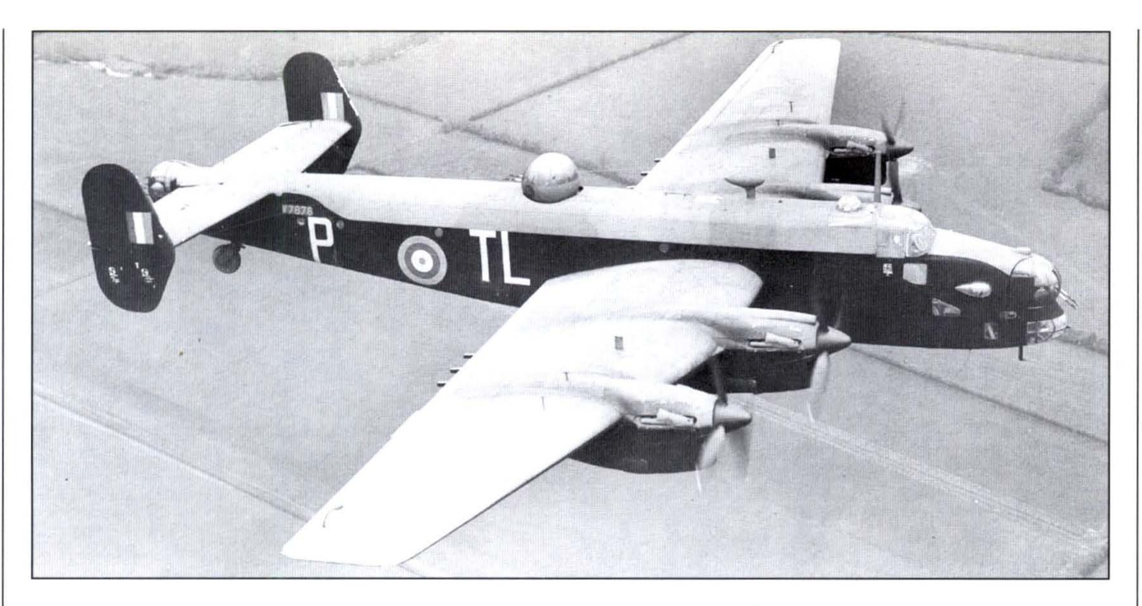
Durante el mes de julio se volvió a los ataques generalizados contra objetivos industriales alemanes, aunque sin detener la campaña contra objetivos navales y puertos. La conclusión de un informe del Mando de Bombarderos decía lo siguiente:

'El ataque con éxito contra un objetivo concreto sólo puede llevarse a cabo de noche en condiciones de Luna llena. Por lo tanto, durante las tres cuartas partes de cada mes, sólo es posible obtener resultados satisfactorios al realizar ataques intensos y concentrados contra grandes zonas obreras e industriales situadas en localidades cuidadosamente elegidas.'

La lista inicial de objetivos prioritarios del Mando se centraba ahora en ciudades industriales que también eran centros ferroviarios, entre los

Los Halifax del 78º *Sqn.* 'se unieron a la lucha' la noche del 29 al 30 de abril de 1942 durante un ataque contra Ostende.





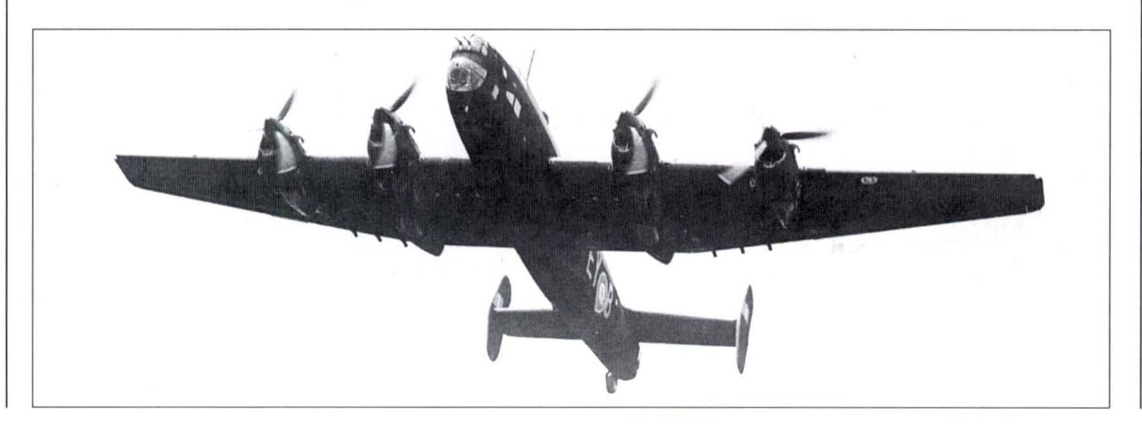
que estaban Duisberg, Düsseldorf, Hamm, Colonia, Osnaburck, Schwerte y Soest, con Bremen, Frankfurt, Hamburgo, Hannover, Mannheim y Stuttgart como objetivos secundarios.

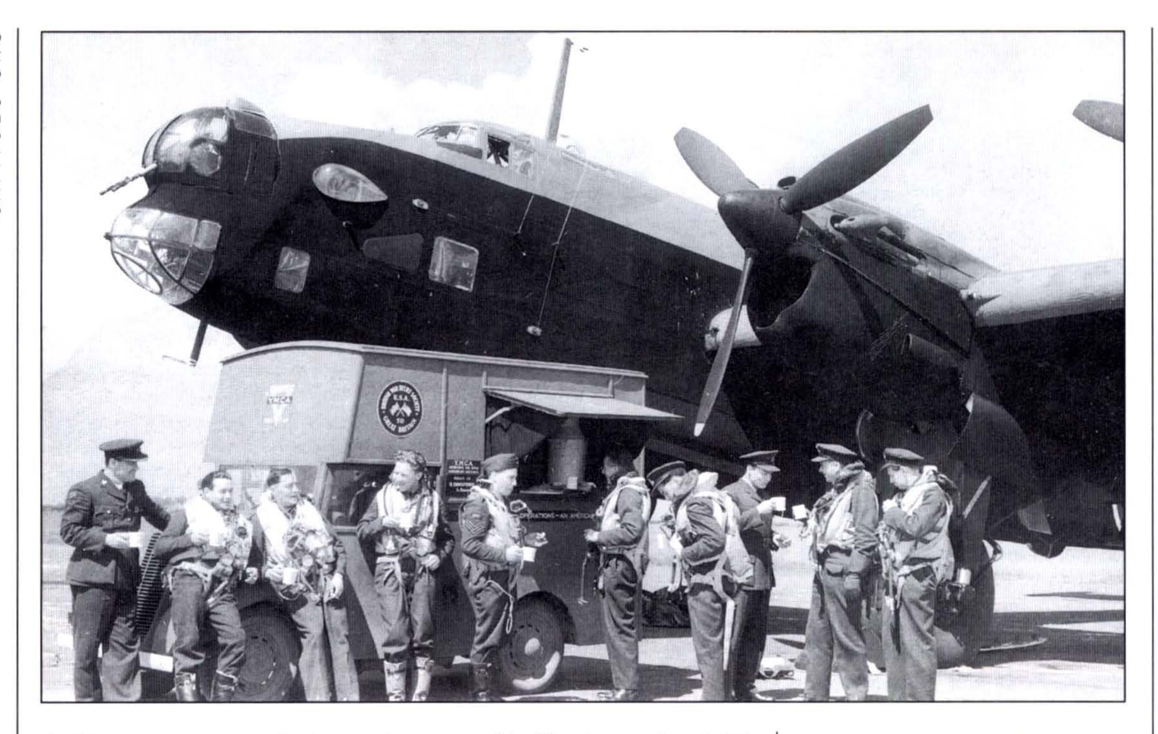
Este cambio en la estrategia del Mando de Bombarderos no significó que los objetivos navales fuesen ignorados de inmediato, y el siguiente ataque a gran escala realizado por los Halifax, el 24 de julio, tuvo como objetivo el acorazado de bolsillo *Scharnhorst*, anclado en el puerto de La Rochelle. En esta misión, realizada sin escolta por 15 aviones pertenecientes a los escuadrones 35º y 76º, fueron derribados cinco aparatos por una fuerza de 18 Bf 109. Aunque efectivamente se perdieron cinco bombarderos, los alemanes sólo reclamaron el derribo de uno, y fueron abatidos cinco cazas enemigos. El *Scharnhorst*, dañado, consiguió regresar al puerto de Brest, tras haberse inundado con 3.000 toneladas de agua.

Una de las primeras tripulaciones del 35º *Sqn.* era la del entonces *Flg. Off.* Geofrey Leonard *Skip* Cheshire, que más adelante se convertiría posiblemente el más distinguido piloto del Mando de Bombarderos. Cheshire, y su tripulación –compuesta por los Sgtos. Brown, Gutteridge (observador), Hares, Jackson, Roberts y Weldon– tuvieron el honor de ser la primera tripulación de bombardero de la RAF que atacó Berlín, en julio de 1941. En septiembre de aquel año, Cheshire realizó un vuelo de

El impecable acabado de este aparato hace suponer que 35º *Sqn.* debió de escogerlo como modelo fotográfico. Este avión, con camuflaje y emblemas totalmente reglamentarios, es un ejemplo típico de la remesa de Halifax B II entregados al Mando de Bombarderos.

En esta fotografía de un B II del 78º *Sqn.* puede apreciarse la gran capacidad del fuselaje del Halifax. Desde un ángulo parecido, el Lancaster presenta un aspecto bastante más 'delgado'. Este fuselaje tan profundo fue el que después permitió que el Halifax fuese adaptado con éxito como plataforma de sistemas alerta temprana y para las Fuerzas Aerotransportadas y de Operaciones Especiales.





Una 'camioneta del té' financiada con fondos americanos, lleva un 'tentempié' a la tripulación de este Halifax de la RCAF. Aunque pertenecen a un escuadrón canadiense, pocos de los tripulantes llevan en el hombro el distintivo de 'Canadá'. Durante esa primera etapa de la guerra, cinco de los ocho tripulantes eran oficiales, y sólo los suboficiales llevan botas de vuelo.

2.735 Km. para atacar Turín, con lo que estableció así otro récord del Mando de Bombarderos.

Cheshire se había formado como piloto en el escuadrón aéreo de la Universidad de Oxford, y después había volado en los Whitleys, antes de entrar a formar parte del 35º *Sqn.* en el que se ganó una DFC y sucesivos ascensos a *Flg. Lt.* y *Sqn. Ldr.*, al tiempo que participó también con esta unidad en la primera incursión de los 1.000 bombarderos contra Colonia. Cheshire era de esa rara clase de aviadores que no sentía miedo ni aprensión, lo cual le granjeó la reputación de ser capaz de mantenerse frío como el hielo en situaciones de máxima tensión.

En agosto de 1942, inició su tercer periodo de operaciones, como nuevo jefe de otra unidad de Halifax, el 76º *Sqn.* Cheshire fue el único piloto que se ganó una Cruz Victoria (VC), en cuya citación se expresaba claramente que la condecoración se le concedía por su fría y calculada aceptación de los riesgos, y por 'ejercer el mando desde el frente de sus fuerzas' durante un prolongado periodo, y no por un acto individual de heroísmo. Aunque no puede decirse que esta condecoración fuese una 'VC de los Halifax' en el sentido más estricto, Cheshire realizó dos de sus cuatro periodos operativos con los Halifax, y los otros dos en los Withleys y Lancasters, respectivamente.

Volviendo a 1941, en agosto de ese año la publicación del informe Butt puso de manifiesto la falta de precisión y de eficacia de la campaña de bombardeos. Este estudio, realizado por D. M. Butt, un miembro del secretariado del Gabinete, había sido encargado por el asesor científico principal del primer ministro Winston Churchill. 'La tripulación media, en las condiciones meteorológicas medias, no podía encontrar la ruta hasta el objetivo', era la forma en que Harris parafraseaba las conclusiones del informe. La confianza en el Mando quedó todavía más socavada cuando Churchill comparó sus esfuerzos con la carga de la Brigada Ligera.

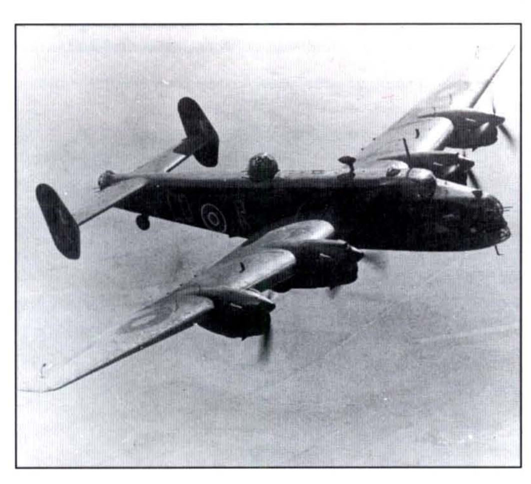


El 'R-Robert' se perdió la noche del 2 al 3 de octubre de 1942 durante un ataque contra Flensburgo. El 405º *Sqn.* fue posteriormente transferido al 8º Grupo, convirtiéndose en la segunda unidad Halifax Señaladores-Guías.

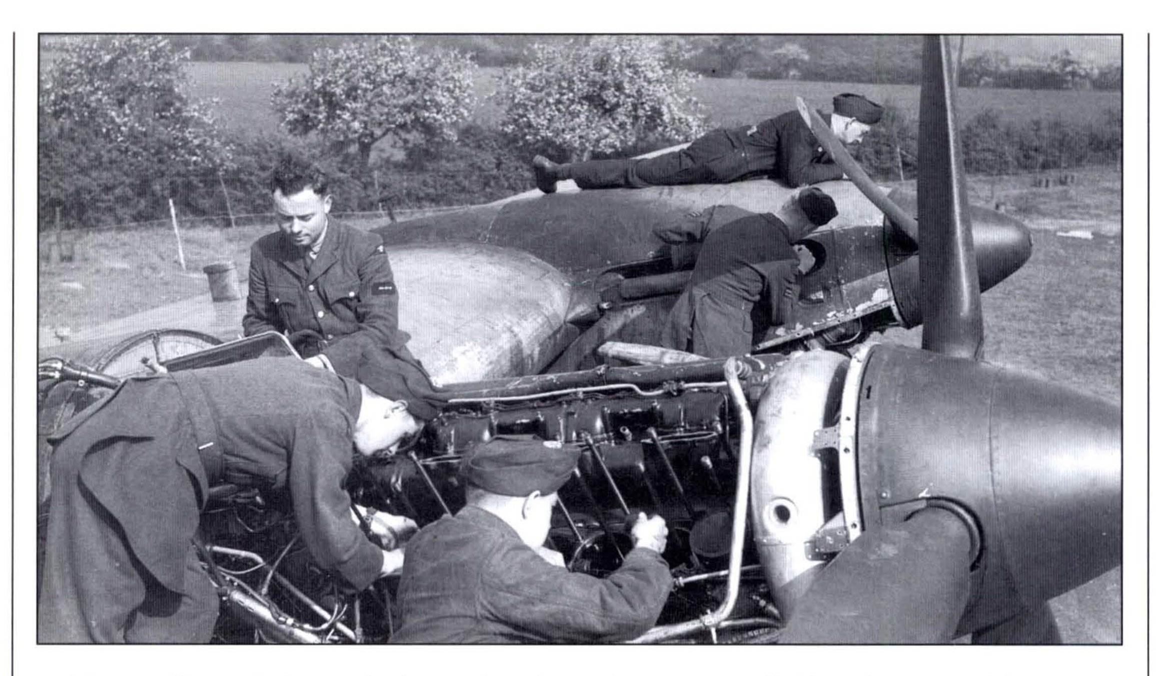
Aquí vemos al 'Rhur Valley Express' (el expreso del valle del Rhur) en vuelo. El 405º *Sqn.* realizó su primer ataque la noche del 30 al 31 de mayo de 1942, y formó parte de la primera histórica incursión de los 1.000 bombarderos contra Colonia.

Estas críticas obligaron a abandonar el criterio de seleccionar como objetivos puntos vitales, y puso de manifiesto la necesidad de atacar intensamente objetivos de zona. Por lo tanto se tomó la decisión de reservar los aviones y las tripulaciones hasta que se contase con suficientes para infligir verdaderos daños. Los Halifax no participaron en la operación contra Berlín realizada la noche del 7 al 8 de noviembre, pero el efecto de la alarmante proporción del 12,4 por ciento de pérdidas sufridas durante aquella misión se dejó sentir en todo el Mando de Bombarderos. El Mariscal Jefe del Aire sir Richard Peirse quedó desacreditado, y pronto estuvo claro que iban a producirse importantes cambios.

Durante el mes de diciembre, los Halifax participaron en varios ataques de día y de noche contra importantes unidades navales alemanas 'refugiadas' en el puerto de Brest. Por aquel entonces, los escuadrones estaban equipados con el modelo mejorado B II, la mayoría de los cuales tenían instalada una torreta C II de ametralladoras en el centro de la parte superior del fuselaje. A la ofensiva se unió una tercera unidad de Halifax, el 10º *Sqn.* El 18 de diciembre, la operación *Veracity I* intentó de nuevo explorar la viabilidad de los bombarderos diurnos, y en ella participaron seis Halifax pertenecientes al 35º *Sqn.*, seis del 76º y cinco del 10º, junto con Stirlings, Manchesters y una escolta de cazas. En la operación *Veracity II*, el 30 de diciembre, participaron exclusivamente bombarderos Halifax (provistos de una escolta de Spitfires), pero la formación se encontró con una fuerte defensa y se perdieron tres aparatos (y dos tripulaciones).



Mientras tanto, continuaron los ataques contra unidades de la *Kriegsmarine*, entre los cuales estuvo un intento frustrado, a cargo de nueve Halifax, de atacar al *Tirpitz* en el Fiordo de Aas –las espesas nubes impidieron que los bombarderos (que procedían de Lossemouth) consiguiesen encontrar su objetivo–. La importancia como objetivo de Brest terminó el 12 de febrero de 1942 con la audaz 'carrera a lo largo del Canal de la Mancha' realizada por los acorazados alemanes *Scharnhorst, Gneisenau* y el crucero de combate *Prinz Eugen*. Los Halifax participaron en los tardíos esfuerzos para detener su huida, pero el mal tiem-



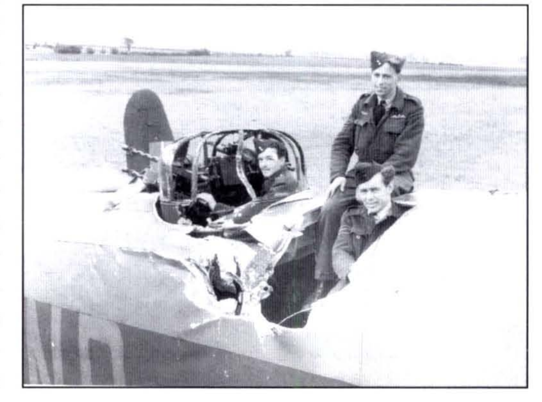
po hizo que sólo uno de los grandes bombarderos lograse lanzar su carga de bombas, y los navíos alemanes consiguieron escapar.

Arthur *Bombardero* Harris (conocido por sus amigos como 'Butch') pasó a ocupar el cargo de Comandante en Jefe del Mando de Bombarderos en febrero de 1942. Harris había sido Segundo Jefe del Estado Mayor del Aire, y también había estado al mando del 5º Grupo. Bajo su mando tenía solamente 378 aparatos, entre los que estaban 69 'pesados', y su prioridad inmediata era aumentar sus efectivos y su eficacia. Bajo el mando de Harris, el Mando de Bombarderos tuvo una nueva lista de objetivos prioritarios, en la que figuraban las ciudades de Essen y Berlín. Sabía exactamente cómo quería emplear 'sus' bombarderos, por lo que se resistió a las demandas procedentes del Ejército y la Marina, y de aquellos que pedían ataques contra lo que él llamaba 'objetivos panacea'. Harris estaba decidido a minar la moral de la población civil, y en especial la de los trabajadores industriales y pretendía reducir la capacidad de Alemania para alimentar la guerra.

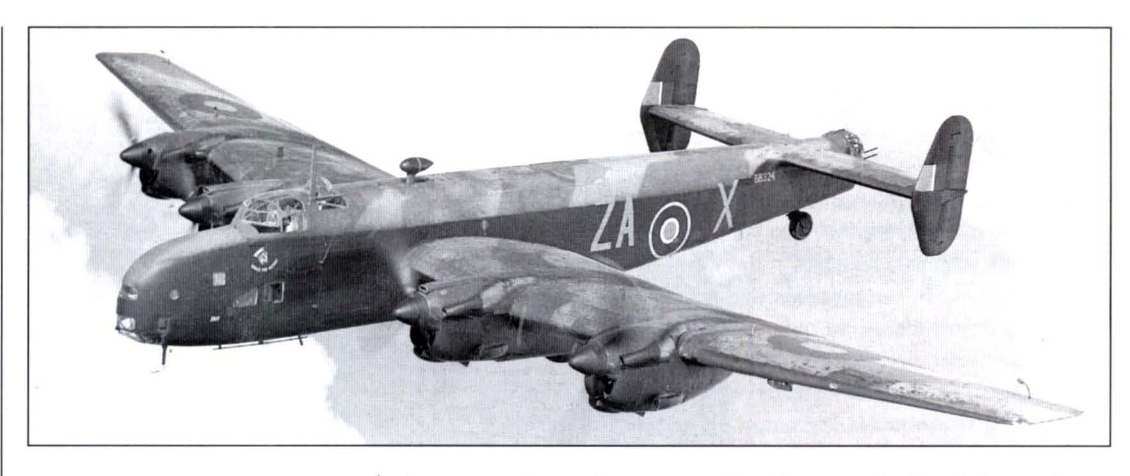
Sus esfuerzos para aumentar la potencia del Mando de Bombarderos dieron fruto gradualmente, aunque no sin sufrir retrasos. Durante 1942, se vio obligado a esperar y asistir al traspaso de tres escuadrones de Withley, dos de Wellington y un escuadrón de Hampden al Mando Costero.

El avión que estaba destinado a ensombrecer la estrella del Halifax para siempre, el Lancaster, comenzó sus operaciones el 3 de marzo de 1942. Desde el principio, este bombardero se mostró como una gran promesa, y tardó muy poco en superar a los primeros Halifax propulsados con motores Merlin. Las cualidades del Lancaster no eran algo inesperado, ya que tras la desastrosa actuación del Manchester, el nuevo 'pesado' cuatrimotor representaba para Avro, su fabricante, una segunda oportunidad para 'sacarse la espina'. Muchos de los factores que habían limitado las prestaciones del Halifax y el Manchester (la estipulación de una envergadura máxima de 30,5 metros y el requisito de que el avión

En muchos aspectos 'el motor que ganó la guerra', el Merlin de Rolls-Royce, fue siempre 'el segundo mejor' en el Halifax fabricado por Handley Page, que sólo floreció verdaderamente cuando fue reequipado con los motores radiales que sus diseñadores siempre habían deseado. Aquí vemos a los mecánicos trabajando en los motores de un B II, al aire libre, como frecuentemente tenían que hacerlo.



Daños sufridos en combate por un Halifax B II del 158º *Sqn.*, infligidos durante una incursión contra Colonia el 28 de junio de 1943.



Las cuantiosas pérdidas sufridas obligaron a la adopción de medidas radicales para mejorar las prestaciones. Al B II de la Serie I (especial) se le suprimió la torreta del morro (y en muchos casos también la situada en el centro de la parte superior del fuselaje), como se aprecia en esta imagen de un aparato del 10º *Sqn.* bautizado con el nombre de *Wings for Victory*.

El personal de operaciones indica al piloto de este B II de la Serie I (especial) perteneciente al 102 *Sqn.* que se prepare para el despegue. Su avión está equipado con el aerodinámico morro 'Tollerton', pero mantiene la torreta de ametralladoras superior. El 102º operaba desde Dalton, Topcliffe y Pocklington, y utilizaba sucesivas variantes del Halifax.

fuese capaz de asumir otros cometidos) fueron suprimidos al diseñar el Lancaster.

Si a Handley Page se le hubiese dado la misma libertad sin restricciones que a Avro cuando diseñó el Halifax, las cosas habrían sido muy diferentes. De hecho, incluso el Halifax B VI, sólo con el aumento de envergadura, era probablemente un aparato mejor que cualquier variante del Lancaster.

Marzo de 1942 fue un mes de escasa actividad para la fuerza de Halifax, que quedó brevemente apartada de las operaciones mientras sus aviones eran equipados con el nuevo sistema de ayuda a la navegación *Gee* ('equipo electrónico de tierra'). Sin embargo, antes de que terminase el mes, el avión estaba de nuevo en acción, cuando los Halifax participaron en un ataque a cargo de una formación de 234 bombarderos contra Lübeck, durante la noche del 28 al 29 de marzo. La vieja ciudad alemana de Lübeck, tenía una alta proporción de edificios construidos de madera, el 62 por ciento de los cuales ardieron durante el primer 'ataque incendiario' de la RAF durante la guerra. El ataque supuso un profundo golpe psicológico para el régimen nazi, y fue la causa directa que provocó los llamados 'ataques Baedeker' (así denominados como referencia a las famosas guías turísticas de este nombre publicadas en Alemania, y que estuvieron dirigidos contra las más históricas y bellas ciudades británicas).

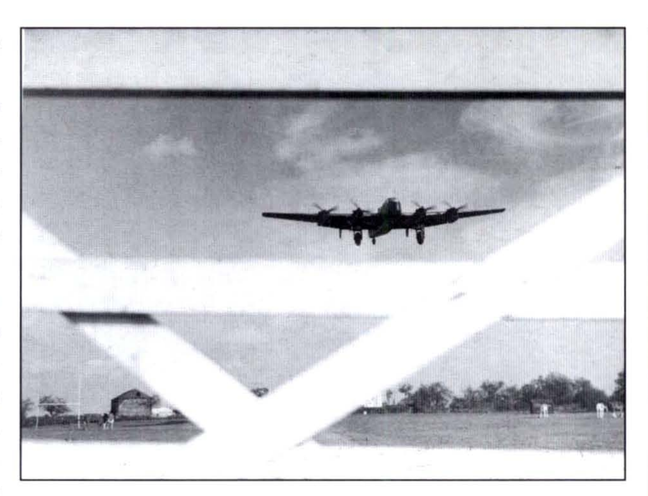
Durante el mes de abril, los Halifax salieron en varias ocasiones a atacar el *Tirpitz* en su refugio noruego. El día 27, una de las bajas que sufrieron fue nada menos que el nuevo jefe del 10º *Sqn.*, *Wg. Cdr.* Bennett, quien, a pesar de que su bombardero había sido alcanzado, consiguió lle-



gar hasta la neutral Suecia. Al cabo de un mes estaba de vuelta en su unidad.

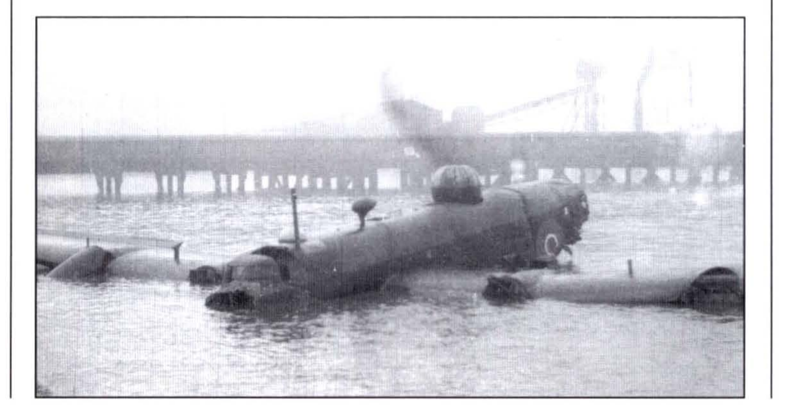
Por otra parte, el Mando de Bombarderos fue por fin reforzado con un cuarto escuadrón de Halifax, el 102º, y el mes se redondeó con la publicación del informe Singleton, cuya conclusión aseguraba que las operaciones de bombardeo eran 'económicamente rentables'.

Mayo de 1942 fue un mes histórico para el Mando de Bombarderos, ya que, el día 5, se emitió una nueva directiva que ordenaba atacar la industria aeronáutica alemana –ahora los objetivos principales serían Augsburgo, Leipzig, Regensburg, Warnemunde y Wiener Neustadt–. Pero las objeciones de Harris, que no estaba de acuerdo con el procedimiento de escoger puntos concretos como objetivos, quedaron confirmadas tras el fracaso del ataque contra Augsburgo realizado a mediados de abril. El coste de aquella incursión fue de 7 de los 12 Lancasters que participaron en ella (se perdieron 49 tripulantes), y, a pesar de ello, los daños infligidos a la fábrica de Messerschmitt fueron escasos. Su respuesta consistió en arrasar objetivos de zona con formaciones masivas, con el propósito principal de producir una destrucción generalizada y sembrar el pánico más absoluto entre la población. Por aquel entonces fue cuando comenzaron a trazarse los planes para una incursión en la que participarían 1.000 bombarderos –un plan bastante ambicioso en un momento en que los ataques en masa solían significar la participación 160 ó 230 aviones–.

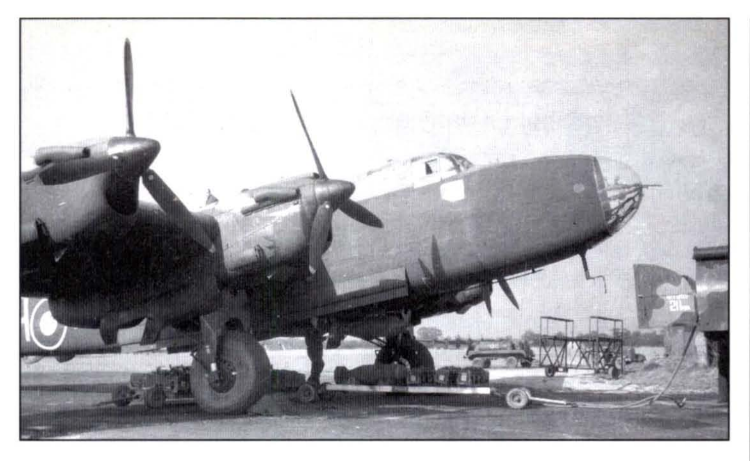


Un Halifax pasa volando con ruido atronador sobre el campo deportivo del pueblo en un anónimo aeródromo de Yorkshire. El titular bajo el cual aparecía esta fotografía decía: 'LOS HALIFAX SALEN DE AQUÍ PARA ARRASAR LA INDUSTRIA DE GUERRA ALEMANA'. Durante esta difícil fase de la guerra, muchos no consiguieron regresar.

De todos los aviones atacantes, 41 fueron abatidos, y 4 de ellos eran Halifax. Las bajas quedaron distribuidas así: 4,8% en la primera oleada, 4,1 por ciento en la segunda y sólo el 1,9 por ciento en la última. Unos 868 aviones llegaron a bombardear el objetivo. Las bajas de civiles en Colonia fueron muy escasas, ya que sólo 411 personas murieron a consecuencia del bombardeo. Pero la ciudad había sido especialmente bien preparada para resistir el ataque, ya que contaba con 500 refugios antiaéreos públicos y privados para acoger a sus 75.000 habitantes. Sin embargo, aunque la cantidad de bajas humanas fue relativamente reducida, la destrucción fue horrorosa y generalizada, y el 25 por ciento de la población tuvo que abandonar la ciudad durante los días siguientes.



Este Halifax del 158º *Sqn.* fue uno de los muchos que no lograron regresar. Fue derribado el 8 de noviembre de 1942, pero la mayor parte de su tripulación consiguió salvarse. Un número sorprendentemente elevado de tripulantes de Halifax sobrevivieron tras ser derribados, en especial si se compara este número con el de sus compañeros del 'Lanc'.



El Halifax B I Serie IA tenía un morro aerodinámico y transparente, y además podía llevar acoplada una ametralladora simple sobre un montaje de carril bajo. Esta nueva modificación fue muy bien recibida, ya que los aparatos de la Serie I (especiales) se habían vuelto vulnerables a los ataques frontales. Este aparato pertenecía al 51º *Sqn.* con base en Snaith.

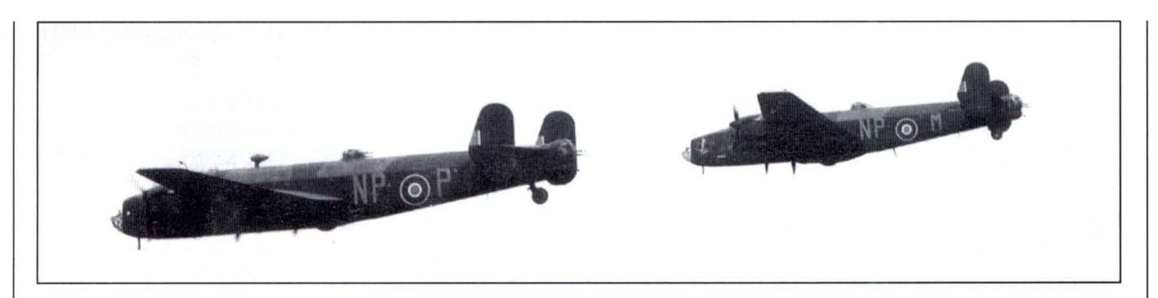
En la segunda incursión de los 1.000 bombarderos, que tuvo lugar la noche del 1 al 2 de junio de 1942 con Essen como objetivo, fueron derribados ocho Halifax. En esta ocasión el encargado de señalar el objetivo fue el 76º *Sqn.*, al igual que en la tercera incursión de los 1.000 bombarderos contra Bremen de la noche del 25 a 26 de junio –(aquella noche fueron derribados seis Halifax)–. En estos ataques, los Halifax utilizaron bombas de 4.000 y 8.000 libras, después de que el 76º *Sqn.* fuese el primero en utilizar las de 8.000 libras el 11 de abril.

Antes de que el mes de junio terminase surgió una creciente preocupación por el elevado índice de pérdidas sufridas por los Halifax (el 5,3 por ciento), que se atribuía a sus escasamente protegidas toberas de escape. Esto hacía que este avión fuese más fácil de localizar por los cazas nocturnos alemanes. También se sospechaba que los pilotos inexpertos se sentían nerviosos a los mandos del Halifax, cuyas características de pilotaje eran en ocasiones algo traicioneras. Esta tesis era apoyada por el hecho de que el índice de pérdidas entre las tripulaciones expertas de los Halifax era muy inferior a la de las tripulaciones experimentadas de otros aviones.

Durante el otoño de 1942 tuvo lugar la entrega de los primeros modelos B I Serie I (especial) en los que la torreta del morro había sido sustituida por un carenado aerodinámico. Esta modificación le proporcionaba mejores prestaciones y aumentaba su radio de acción, al mismo tiempo que reducía la vulnerabilidad del avión. Estos 'especiales' participaron intensamente en las incursiones contra objetivos italianos, que comenzaron durante los últimos meses de 1942.

El año 1943 tuvo un buen comienzo. El Mando de Bombarderos, bajo las órdenes de su nuevo Comandante en Jefe, había sobrevivido a 1942, y había empezado a conseguir algunos progresos, pero en 1943 comenzaría a infligir auténticos daños al enemigo. El 1 de enero la entidad de la Fuerza de Señaladores-Guías (PFF o *Path Finder Force*) aumentó hasta convertirse en Grupo, al mismo tiempo que se creaba un nuevo Grupo de Bombarderos canadiense (el 6º). Ahora el Mando de Bombarderos estaba preparado para iniciar una auténtica campaña aérea estratégica, aunque al principio su esfuerzo principal quedó desviado por la crisis de los submarinos, que se concentró en el ataque de los silos, prácticamente a prueba de bombas, situados en los puertos de las costas francesas donde se refugiaban los submarinos alemanes.

Pero aquellos ataques de diversión, a pesar de ser innecesarios, tuvie-



Una pareja de B II de la Serie IA pertenecientes al 158º *Sqn.* en vuelo. El avión que está al fondo de la imagen (HR719) fue derribado la noche del 11 al 12 de junio de 1943 durante una incursión contra Düsseldorf.

ron una duración relativamente corta, ya que el 16 de enero el Mando de Bombarderos atacó Berlín por primera vez desde 1941. Tres Lancasters lanzaron bengalas de iluminación para permitir que cinco Halifax y cinco Lancasters señalasen el objetivo para la fuerza principal de bombarderos que les seguía. Diecisiete Halifax acompañaron a 170 Lancasters en el segundo ataque contra Berlín que tuvo lugar el 17 de enero, durante el cual tres Halifax se contaron entre los 22 aparatos derribados. Al final de aquel mes, la noche del 30 al 31 de enero, durante el ataque contra Hamburgo, hizo su primera aparición operativa el H2S –que consistía esencialmente en un primitivo radar de seguimiento del terreno–. Pero la fabricación del H2S era lenta, y, hasta finales del verano, en cada incursión menos de 18 aparatos llevaban este equipo.

En febrero, el Lancaster terminó por superar al Halifax como el avión más importante numéricamente del inventario del Mando de Bombarderos. La plantilla de combate de 1.091 aviones incluía 642 'pesados' de los cuales 295 eran Lancasters, 228 Halifax y 119 Stirlings.

El Ruhr era la zona industrial más importante de Alemania, y tras el montaje de los sistemas *Gee* y H2S resultaba más fácil de alcanzar por los 'pesados' del Mando de Bombarderos. La batalla del valle del Ruhr comenzó la noche del 5 al 6 de marzo, cuando el sistema *Mandrel* hizo aparición para interferir el radar de alerta temprana alemán *Freya* y los sistemas IFF de los bombarderos fueron utilizados con el fin de interferir el sistema alemán *Würzburg*. Los enormes altos hornos de Krupp recibieron una carga destructiva total, a consecuencia de la cual sufrieron un 10 por ciento de daños.

La noche del 16 al 17 de abril el Mando de Bombarderos intentó atacar la factoría Skoda de Pilsen, pero sin éxito, ya que unos 18 Halifax y 18 Lancasters (de los 327 bombarderos que participaron en el ataque) no consiguieron regresar. Mientras el Mando de Bombarderos seguía machacando a la industria alemana, se propuso llevar a cabo una ofensiva

A los últimos B II de la Serie IA se les añadieron los planos de cola rectangulares que normalmente se asocian con los Halifax propulsados por motores Hércules, como vemos en este avión del 78º Sqn.



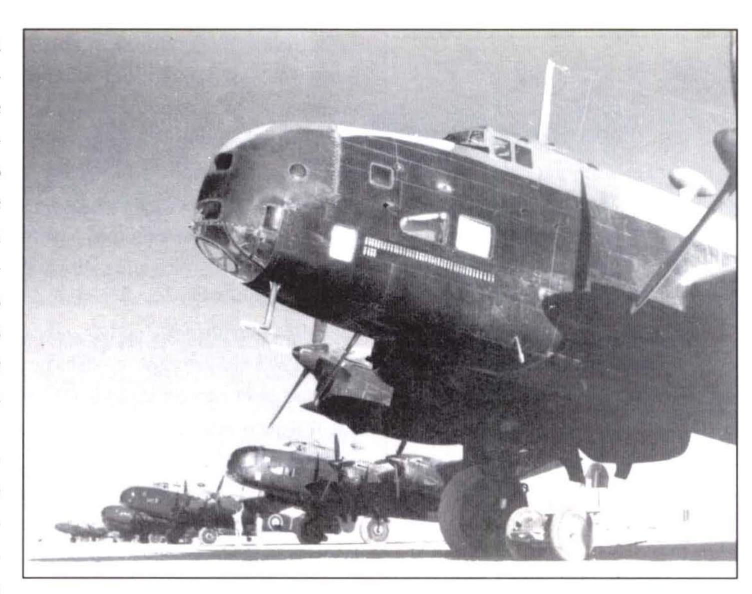
de bombardeos combinada (operación *Pointblank*, 'a quemarropa') en la que se debían bombardear 76 objetivos, para preparar el camino para la eventual invasión de la Europa ocupada. Los objetivos de mayor prioridad eran los astilleros y bases de submarinos, la industria aeronáutica alemana, las fábricas de municiones y las refinerías de petróleo. Posteriormente, se reordenaron las prioridades de esta lista de objetivos, se añadieron a ella los cazas alemanes que pasaron a ocupar el primer lugar, junto con las fábricas de producción de caucho sintético y el sistema de transportes por carretera, que se situaron a continuación de los objetivos de la industria petrolífera.

En 1943 se introdujo el sistema *Monica*, un receptor de alerta instalado en la cola con un alcance de unos seis kilómetros. Dentro de las densas formaciones de bombarderos, estos equipos estaban sometidos a un elevado índice de 'falsas alarmas', y además los alemanes desarrollaron poco después el *Flensburg*, un dispositivo que permitía a los cazas nocturnos orientarse por medio de las transmisiones del sistema *Monica*. Durante el verano de 1943 se produjeron varias oscilaciones del péndulo de 'medidas' y 'contramedidas' en la pugna entre el Mando de Bombarderos y los cazas nocturnos alemanes por ganarle la mano el uno al otro.

La introducción del sistema *Gee* había hecho posible que el Mando de Bombarderos comprimiese e hiciese más compactas las formaciones de bombarderos, de tal manera que cientos de aparatos alcanzasen su objetivo en un espacio de tiempo muy reducido. Las defensas alemanas consistían en un cinturón continuo de estaciones de radar GCI (con tres radares cada una de ellas) situadas de dos en dos, conocido por el nombre de *Himmelbett* ('cama celestial'). Cada pareja de estaciones únicamente podía controlar a un solo caza a la vez, guiándole hasta el objetivo que había adquirido. Ello casi garantizaba un avión enemigo derribado, aunque los controladores alemanes también podían ser desbordados si su zona de seguimiento era inundada por una gran oleada compacta de bombarderos.

En julio de 1943 se lanzó la operación *Gomorrah* contra Hamburgo, en la cual participaron 791 bombarderos (entre los que se encontraban 246 Halifax) que atacaron su objetivo la noche del 24 al 25. Gracias al empleo de una nueva contramedida antirradar, sólo se perdieron cuatro de los Halifax. Durante este ataque, el Mando de Bombarderos utilizó por primera vez el sistema *Window*, el cual dispersaba nubes de finas láminas metálicas que, al producir 'falsos' ecos conseguían cegar eficazmente los radares de alerta alemanes. Con ello el *Himmelbett* resultaba, si cabe, más ineficaz, por lo que acabó siendo sustituido. Los controladores alemanes y los observadores aéreos y terrestres empezaron a seguir la formación completa, al transmitir un 'comentario de la carrera' que indicaba su rumbo, velocidad y altitud. Entonces los cazas 'Wilde Sau' escogían sus objetivos, en ocasiones con la ayuda de Ju 88 en vuelo a alta cota que lanzaban bengalas para iluminar a los bombarderos.

Esta táctica significaba que los bombarderos eran atacados no sólo al atravesar el cinturón costero y cuando se encontraban sobre sus objetivos, sino durante toda la ruta desde la costa hasta el objetivo y durante el viaje de vuelta. A pesar de ello, en general se considera que el *Window* fue una contramedida útil, y que permitía llevar a cabo incursiones falsas o 'fantasmas' que frecuentemente obligaban a que los cazas nocturnos despegasen y se dirigiesen lejos de la ruta de la fuerza principal.



Los Halifax del 462º *Sqn.* terminaron siendo modificados in situ y transformardas en B II Serie I (especial), como vemos en esta fotografía. Este avión resultó un valiosísimo instrumento ofensivo para la Fuerza Aérea del desierto.

En tierra, las incursiones contra Hamburgo no carecían de importancia. Un segundo ataque que se produjo la noche del 27 al 28 de julio provocó un tremendo incendio (conocido como la 'Tormenta de Fuego'), que causó la muerte a un número estimado de 40.000 personas, destruyó las tres cuartas partes de la ciudad, y obligó a huir a los dos tercios de la población antes de que se produjese el tercer ataque la noche del 29 al 30 de julio.

Durante el mes de agosto, el Mando de Bombarderos demostró que podía alcanzar objetivos de precisión y conseguir efectos igualmente contundentes. En la operación *Hydra,* que tuvo lugar la noche del 17 al 18 de agosto, atacó con fuerza abrumadora la base de investigación situada en Peenemünde y utilizó por primera vez la técnica del bombardero maestro. El bombardeo produjo enormes destrozos, pero 2 Halifax del 8º Grupo no consiguieron regresar, junto con 3 del 4º Grupo y 10 del 6º. Los ataques se efectuaron desde una cota bastante baja (4.000 pies), por lo que el número de supervivientes entre las tripulaciones de los aviones derribados fue relativamente bajo.

Las pérdidas alcanzaron un nivel igualmente alarmante durante el ataque contra Berlín de la noche del 23 al 24 de agosto, durante el cual 6 de los 34 Halifax de la Fuerza de Señaladores-Guías fueron derribados, y las pérdidas totales de los Halifax representaron el 10 por ciento de los aviones que iniciaron la misión. A los Stirling les fue aún peor, ya que el 13 por ciento de los aparatos que salieron no lograron regresar. En total, fueron derribados 56 de los 727 bombarderos que participaron en el ataque, lo cual suponía un 7,9 por ciento de la fuerza.

Antes de que llegase el mes de octubre se generalizó el empleo del H2S, ya que habían sido entregados 155 Halifax, 70 Stirlings y 225 Lancasters con este sistema instalado. El desgaste normal había dejado ya fuera de combate a 70 de los Halifax equipados con el H2S, junto con 50 de los Lancasters y 29 de los Stirlings, pero ahora los aviones de reemplazo dotados con este sistema salían a docenas de las cadenas de montaje. Para aquel entonces la fuerza principal del Mando de Bombarderos estaba totalmente compuesta por cuatrimotores, ya que los Manchester habían desaparecido después del ataque contra Bremen de la noche del 25 al 26 de junio, y los Wellington habían realizado su última misión estrictamente de bombardeo el 8 ó 9 de octubre. Cuando el Mando de Bombarderos inició la batalla de Berlín, la fuerza de bombarderos estaba compuesta exclusivamente por Mosquitos y 'pesados', y el 90 por ciento de los Lancasters, Halifax y Stirlings tenían instalados los equipos H2S.

El año no tuvo un buen final para el Mando de Bombarderos, ya que la batalla de Berlín arrojó un índice de bajas tan elevado que resultaba inaceptable, y que ponía en tela de juicio el criterio seguido por su Coman-



El árido clima del desierto norteafricano, con sus tormentas de arena y elevadísimas temperaturas, imponía unas condiciones muy difíciles para unos hombres y unos aparatos acostumbrados a climas más templados. El Halifax más cercano de los que aparecen en esta imagen muestra con toda claridad los efectos abrasivos del polvo y la arena, mientras aguarda la llegada de su tripulación. Sin embargo, pese a todo, el Halifax dio buenos resultados en el desierto, y después en la India.

dante en Jefe. Después de haberse opuesto implacablemente a las operaciones contra objetivos de segundo orden, y a que las operaciones de gran envergadura estuviesen orientadas por imposiciones de índole política y de relaciones públicas, Harris pareció haber caído en la trampa de emprender operaciones que algunos consideraban como de 'guerra de gestos'. En lugar de concentrarse en objetivos situados en la parte occidental de Alemania, Harris se dejó seducir por la sensación de que era necesario atacar la capital nazi, que estaba demasiado lejos, era un objetivo poco adecuado para utilizar el H2S, y contaba con unas defensas demasiado fuertes.

La primera fase de la batalla de Berlín tuvo lugar entre el 18 de noviembre y el 3 de diciembre, pero quedó interrumpida a causa del mal tiempo y por la ineficacia del sistema H2S sobre una ciudad que tenía pocos puntos verdaderamente adecuados para ser detectados por el radar. El número de bajas sufridas por los Stirling bastó para que se les retirase de todas las operaciones sobre Alemania.

Entre el 16 de diciembre y el 3 de enero de 1944, la batalla de Berlín entró en su segunda fase. Los Lancaster fueron sus principales protagonistas, aunque entre los 700 bombarderos que salieron la noche del 29 al 30 de diciembre se contaban 250 Halifax. Aquella misión significó el primer ataque masivo en el que habían participado los Halifax durante un mes, y no volverían a visitar Berlín hasta la noche del 20 al 21 de enero de 1944, en que la RAF tuvo 35 bajas entre las que se contaron no menos de 22 Halifax. La segunda fase se prolongó del 20 al 31 de enero, y la cuarta del 15 de febrero al 25 de marzo.

El teatro de Operaciones Secundario del norte de África

Mientras que el cometido principal del Halifax durante 1942-43 fue el de contribuir a la ofensiva del Mando de Bombarderos contra Alemania, también intervino en otros lugares y con cometidos diferentes: uno de los más destacables fue el desierto del norte de África.

En junio de 1942 la guerra en el norte de África iba mal para los aliados, y se destinaron a Aqir, en Palestina, importantes elementos (16 aviones de cada uno) de dos escuadrones de Halifax –el 10º y el 76º–. A su llegada a aquel teatro de operaciones, las tripulaciones descubrieron que aquel destacamento 'por un periodo de tiempo limitado', para participar en la Operación *Barefaced* ('a cara descubierta') consistente en una misión contra la flota italiana, iba a convertirse en un largo periodo de operaciones en apoyo a la Fuerza Aérea del desierto.

Los Halifax se encuadraron en el Ala 249, dentro del 205º Grupo, e inmediatamente empezaron a efectuar ataques de larga distancia contra Tobruk y Bengasi. La primera baja del destacamento se produjo la noche del 13 al 14 julio, durante una misión contra Tobruk.

En septiembre fracasó la ofensiva de Rommel, a causa, en gran medida, de la escasez de carburantes. Esto hizo que la Fuerza Aérea del desierto redoblase sus esfuerzos contra la cadena de abastecimiento de Rommel, y, como es natural, los Halifax desempeñaron su papel en aquel esfuerzo. El 5 de septiembre, ocho aviones (un noveno aparato abortó después del despegue) atacaron la base aérea de Heraklion, situada en la isla de Creta. Dos de los Halifax fueron derribados sobre el objetivo por las piezas antiaéreas, y otro sufrió daños producidos por una pareja de Bf 109 interceptores.

El 6 de septiembre los dos destacamentos independientes recibieron orden de fusionarse, para constituir el 462° escuadrón –que nominalmente era una unidad de la RAAF, aunque, en realidad, en ella servían muy pocos australianos–. Tobruk siguió siendo el objetivo principal de los Halifax, pero también volvieron a atacar de nuevo Creta durante el mes de octubre. Durante aquel mes, los Halifax fueron empleados en misiones de apoyo aéreo próximo inmediatamente antes de la batalla del El Alamein, en las cuales realizaron ametrallamientos nocturnos a tierra desde cotas tan bajas como 1.200 pies (400 metros).

A finales de enero de 1943, el foco de atención se desplazó a Sicilia, y después a los aeródromos alemanes situados en el sur de Italia. Durante el mes de abril, los Halifax del 462° *Sqn.* sufrieron un torrente de problemas de motor, a consecuencia de lo cual se retiraron la torreta del morro y la situada en la parte superior del fuselaje para reducir el peso y la resistencia aerodinámica, y así disminuir la carga sobre los agotados motores Merlin. A finales del verano llegaron aviones de reemplazo equipados con motores Merlin 22.

El 178° *Sqn.* fue reequipado con Halifax en mayo, y realizó su primera misión operativa con ellos el día 31, antes de transformarse a los Liberators en septiembre. El 462° *Sqn.* recibió su primer aparato equipado con el sistema H2S en enero de 1944, y se trasladó a Celone, Italia, en el mes de febrero. Allí cambió su designación por la de 614° *Sqn.*, y se le asignó la misión de atacar objetivos situados en Francia, Austria, Alemania, Italia y los Balcanes.

Aunque durante la mayoría de sus misiones el cometido de la unidad fue el de señalar objetivos para otros escuadrones del 205° Grupo desplegados en aquel teatro de operaciones, el 614° *Sqn.* también realizó frecuentemente misiones de lanzamiento de suministros y salidas estrictas de bombardeo. La unidad realizó su última operación con los Halifax el 3 de marzo de 1945.

Un Halifax del 462º Sqn. rueda por la pista de una base avanzada, provocando a su paso una instantánea tormenta de arena en miniatura. Otros cuatro aviones del escuadrón aguardan su turno para seguirle.



ROMPIENDO LA ESPINA DORSAL DEL REICH

Las semillas de la victoria en la guerra de los bombarderos se sembraron en 1943 cuando, en el mes de noviembre, empezaron a ser entregados los B III propulsados con motores Hércules, siendo los escuadrones 433º y 466º los primeros en ser reequipados con estos nuevos modelos. La última de estas unidades realizó la primera misión con este bombardero el día 1 de diciembre, cuando envió una docena de aviones (junto con 19 Stirlings) en una misión de minado costero frente a las islas Frisias. No tuvieron ninguna baja, lo cual era un buen comienzo. A mediados de enero estaban en servicio operativo nueve escuadrones de B III, que representaban una importante proporción de la fuerza principal.

Se había planeado que todos los B III entrarían en servicio equipados con el sistema H2S, pero se produjo una grave escasez de estos equipos, y a partir de febrero de 1944, en un considerable número de ellos se instaló, en su lugar, la torreta ventral Preston-Green, en la que iba montada una ametralladora sencilla de 12,70 mm. Algunas unidades hicieron además otras mejoras, como por ejemplo el 431º *Sqn.* que instaló en sus aparatos una segunda ametralladora en esa torreta.

Durante el mes de enero de 1944 las bajas en las filas de los Halifax (que ya eran proporcionalmente superiores a las de los Lancasters) alcanzaron su punto máximo. Aquel mes, el 4º Grupo sufrió un índice de bajas del 11,4 por ciento en salidas contra objetivos situados en Alemania, y la situación no era mejor en otros grupos. El 434º *Sqn.* fue el que recibió el castigo más duro de todos, con un 24,2 por ciento. La noche del 19 al 20 de enero, 823 aviones salieron para atacar Leipzig y 78 de ellos no consiguieron regresar. Esto ya era bastante serio, pero 34 de los

El Halifax B II Serie I (especial) R9534 sirvió como prototipo del modelo B III, y originalmente mantuvo sus planos fijos de deriva triangulares y la torreta superior central 'lata', aunque estas características fueron sustituidas más tarde.





El HX238 era uno de los primeros B III que se utilizó para efectuar pruebas en Boscombe Down. Aquí le vemos con motores Hércules 100, como prototipo del modelo B VI.

aviones perdidos eran Halifax –lo cual representaba un importante 14,9 por ciento de la fuerza de Halifax que había partido a aquella misión–.

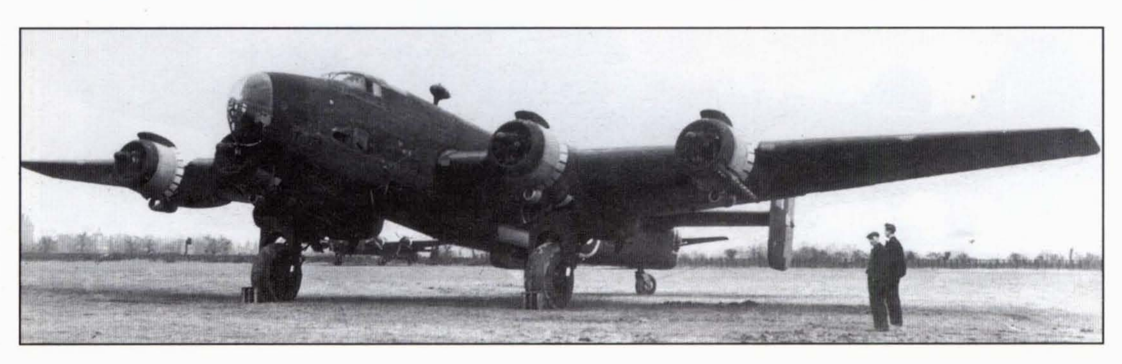
Dos días después, la noche del 21 al 22 de enero, 57 de los 648 bombarderos enviados contra Magdeburgo fueron abatidos, incluidos 35 de los 224 Halifax que participaron en la incursión. Esto suponía un abrumador índice de bajas del 15,6 por ciento. Los Halifax que todavía estaban propulsados por motores Merlin (de los escuadrones 10º, 77º, 102º y 419º) fueron los que llevaron la peor parte, y las bajas sufridas durante el mes de enero provocaron su retirada de las operaciones de la fuerza principal contra los objetivos situados en Alemania, aunque estos modelos siguieron operando sobre Alemania con la Fuerza de Señaladores-Guías y en el 100º Grupo.

La campaña del Mando de Bombarderos continuó sin descanso a lo largo de los meses de febrero y marzo de 1944 durante la fase más encarnizada de la batalla de Berlín, cuyo ataque más potente fue realizado la noche del 15 al 16 de febrero, en el cual participaron 891 aviones.

La noche del 24 al 25 de marzo el Mando de Bombarderos envió 811 aviones contra la capital alemana, 216 de los cuales eran Halifax. Los fuertes vientos dispersaron la formación de bombarderos, y unos 50 aparatos fueron derribados por la infalible puntería de las piezas antiaéreas y 14 más por los cazas nocturnos, mientras que la suerte que corrieron los ocho aviones restantes que nunca regresaron no puede estimarse con precisión. veintiocho de los 72 bombarderos derribados eran Halifax –una de las cifras de bajas más elevadas sufridas por este tipo de avión–. Los vientos, más fuertes de lo previsto, habían dispersado a la fuerza, y muchos de los bombarderos se extraviaron a través del fuertemente defendido valle del Ruhr durante el viaje de regreso.

El 30 de marzo de 1944 el ataque contra Núremberg fue una operación de 'esfuerzo máximo', una incursión en masa contra un objetivo situado

La instalación de los motores Hércules transformó al Halifax, aunque muchos mandos de la RAF tardaron tiempo en darse cuenta de este hecho, y el avión continuó siendo considerado como el segundo mejor después del Lancaster.



600 millas en el interior de Alemania que, para alcanzarlo, exigía que los bombarderos sobrevolaran innumerables zonas vitales fuertemente defendidas. Asimismo, Núremberg era una ciudad relativamente bien defendida, pero para Harris el Bombardero era un objetivo interesante, no sólo porque era un importante nudo de la red de transporte y comunicaciones alemana. Además, Núremberg era para muchos el santuario simbólico donde había nacido el Tercer Reich (a causa de las concentraciones que allí habían tenido lugar antes de comenzar la guerra), y si se conseguía bombardear con éxito, supondría una demostración práctica de que 'no existía ningún lugar seguro'. Pero aquél no fue más que un ataque contra una antigua ciudad de menor importancia industrial. Desde entonces, el nombre de Núremberg se convirtió en sinónimo de una de las más amargas derrotas del Mando de Bombarderos de toda aquella larga y sangrienta campaña.



En algunas ocasiones, aviones que habían sufrido daños bastante graves eran recuperados y equipados con muchos subconjuntos nuevos. El NA695, por ejemplo, mantuvo poco más que su empenaje de cola y el fuselaje posterior, y se equipó con un nuevo fuselaje delantero, nuevas superficies de control y nuevos motores, lo que lo convirtió así en un aparato del modelo B VII.

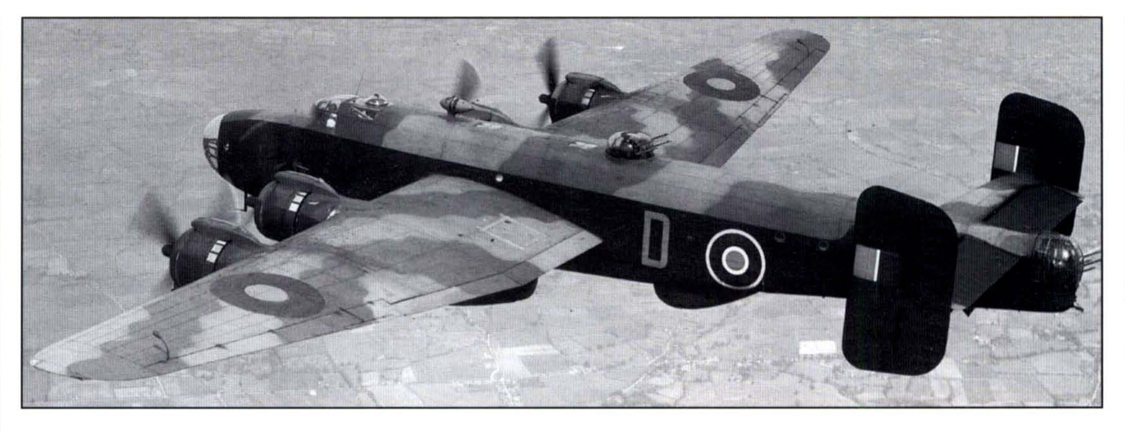
Harris envió contra Núremberg 572 Lancasters, 214 Halifax y nueve Mosquitos, de los cuales 64 Lancasters y 31 Halifax jamás regresaron. Cinco de cada uno de ambos tipos sufrieron daños tan graves que fueron dados de baja después de aterrizar, y 59 aparatos más sufrieron daños diversos. Esto representaba el 12,1 por ciento de los Lancasters y el 16,8 por ciento de los Halifax que habían partido a la misión.

Las previsiones meteorológicas erróneas habían provocado que la fuerza se desviase varios kilómetros de su objetivo y se dispersase, lo que hizo imposible efectuar los ataques con precisión y dejó a los bombarderos todavía más vulnerables frente a los ataques de los cazas enemigos. Durante la ruta hacia el objetivo, se perdieron unos 80 aparatos, y otros 55 abortaron y regresaron a la base. Del resto, más de 100 aviones bombardearon por equivocación Schweinfurt en lugar de su objetivo, y otros dispersaron sus bombas por una amplia zona. Sólo un puñado de bombarderos consiguieron encontrar Núremberg, que estaba envuelta en nubes. Por esta razón, los daños causados en la ciudad fueron escasos. Aquel ataque fue un fracaso tan grande que obligó a suspender los ataques en masa contra objetivos importantes durante varios meses, pero (quizás como contrapartida) el fracaso fue acompañado por un poco de gloria.

Después de Núremberg, el Mando de Bombarderos volvió su atención hacia los bombardeos tácticos, como preparación para la invasión de la

En este anónimo B III sólo puede distinguirse la letra de identificación 'A'. Pertenecía a un escuadrón del Mando de Bombarderos, igualmente desconocido. Un tractor se aleja de él, tal vez después de haber remolcado el avión hasta su punto de estacionamiento de dispersión.





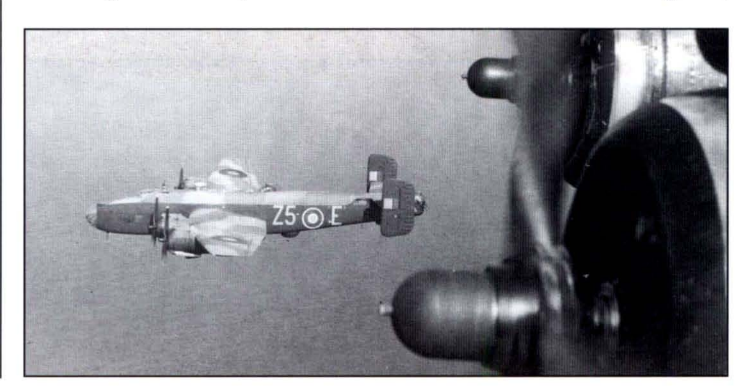
Este Halifax B II, con el H2S y la torreta baja Bristol B12, tiene un aspecto considerablemente más moderno que los del modelo B II.

Europa ocupada –una campaña que había comenzado ya en el mes de marzo, con incursiones experimentales contra nudos ferroviarios situados en Francia y Bélgica–. El 14 de abril, el control operativo del Mando de Bombarderos pasó a SHAEF, y el día 17 el Mariscal Jefe del Aire sir Arthur Tedder emitió una directiva que asignaba al Mando la misión de atacar los ferrocarriles y las bases de caza enemigas, así como continuar desorganizando la industria alemana. Los ataques contra objetivos alemanes tenían también el doble propósito de mantener a los cazas nocturnos cerca de sus bases.

Al tener que sobrevolar territorio enemigo en un tiempo relativamente corto, durante estas incursiones de carácter táctico el Mando de Bombarderos sufrió sólo un pequeño número de bajas, y consiguió una extraordinaria precisión contra los objetivos situados en Francia. Las tripulaciones realizaban ataques individuales contra objetivos marcados por los Señaladores Guías, y conseguían una precisión mucho mayor que la de los bombarderos diurnos de la USAAF, que bombardeaban 'a la orden' volando en formación de combate desde alturas superiores. Este procedimiento resultó muy conveniente, dada la necesidad de evitar daños colaterales a la población civil francesa, lo cual se consideraba de la mayor importancia.

Los Halifax de los Grupos 4º y 6º desempeñaron un papel tremendamente importante en la ofensiva de primavera contra ese tipo de objetivos, ya que en aquella campaña los Halifax llegaron a realizar un total de 4.428 salidas, en las que perdieron sólo 99 aviones –un índice de bajas inferior al 0,5 por ciento. Normalmente, en estas misiones cada avión llevaba nueve bombas de 1.000 libras y seis de 500 libras.

Cuando llegó el momento de la invasión, 51 de esos objetivos habían sufrido graves daños y 25 de ellos habían sido severamente castigados,



Tras haber operado en el norte de Africa con los Halifax B II, el 462º *Sqn.* volvió a integrarse en el 4º Grupo y operó como unidad de bombarderos de la fuerza principal hasta diciembre de 1944, cuando pasó a formar parte del 100º Grupo. Los B II cedieron su puesto a los B III en agosto de 1944. La censura suprimió en muchas fotografías de los primeros B III del escuadrón los sistemas H2S y las torretas Preston-Green.



Halifax B II Serie I (especial) BB324/ZA-X del 10º *Sqn.*, Melbourne, abril de 1943

Las torretas superior y del morro de este Halifax han sido retiradas. Tampoco tiene sus cúpulas transparentes de navegación aunque sí las cubiertas del escape ajustadas de las últimas versiones. También tiene la luz de aterrizaje fija original. Está propulsado por motores Merlin XX con radiadores Gallay. El BB324 se perdió durante el ataque a Mulheim el 23 de junio de 1943.



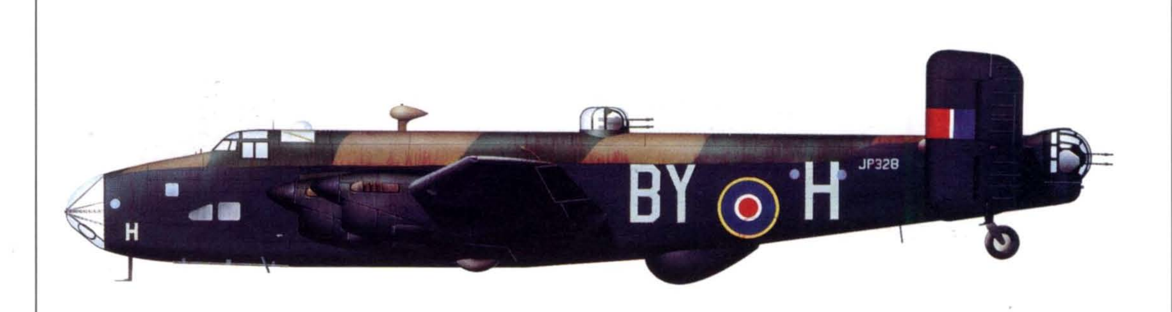
Halifax B I Serie I L9503/TL-P del 35º *Sqn.*, Linton-on-Ouse, verano de 1941

Este Halifax del 35º *Sqn.* participó en el histórico bombardeo de Kiel. Este aparato, que en ocasiones era pilotado por Leonard Cheshire, fue enviado a Northolt el 21 de julio de 1941 para ser mostrado a Winston Churchill y a una delegación de personalidades rusas y polacas. Finalmente fue derribado durante un ataque contra Hamburgo el 16 de septiembre de 1941, después de haber estado en servicio en el frente durante casi un año.



Halifax B III MZ794/MH-W del 51º *Sqn.*, Snaith, julio de 1944

Este Halifax tiene la poco frecuente característica de estar equipado con una ametralladora VGO Vickers instalada en el cono del morro. Este avión se perdió después de efectuar un aterrizaje forzoso en Francia el 29 de enero de 1945, tras haber sido alcanzado por disparos antiaéreos durante un ataque contra Stuttgart. El 51º *Sqn.* fue uno de los escuadrones de Halifax del 4º Grupo que mayores éxitos cosecharon. Durante el año 1944 los ametralladores de los Halifax del 4º Grupo derribaron 73 cazas enemigos, 33 de ellos sólo durante el mes de junio.



Halifax GR II Serie IA JP328/BY-H del 58º *Sqn.*, St. Davids, verano de 1944

Este Halifax mantuvo su camuflaje estándar del Mando de Bombarderos mucho después de ser transferido al Mando Costero. El JP328 estaba propulsado por motores Merlin 22 dotados de hélices de cuatro palas. Los motores iban alojados en las góndolas motrices de la última versión, con tomas de aire sin rebordes y radiadores Morris Block. El avión tiene un soporte adicional en el cono del morro para soportar una ametralladora de 12,70 mm. simple.



Halifax GR II Serie IA JP165/D del 58º *Sqn.*, Stornoway, principios de 1945

Este Halifax GR II era uno de los que llevaban el camuflaje del Mando Costero completo. Estaba equipado con hélices de cuatro palas en cada motor y tenía un soporte adicional en el morro para una ametralladora de 12,70 mm. Se perdió el 9 de abril de 1945 cuando volaba sobre terreno montañoso entre las nubes cerca de Tarbert, al sur de las islas occidentales.



Halifax B III LW648/MP-A del 76º *Sqn.*, Holme-on-Spalding Moor, otoño de 1944

En todos los escuadrones de Halifax, las tripulaciones solían estar compuestas por personal de varias nacionalidades. Pero incluso en el multinacional personal del Mando de Bombarderos, con sus legiones de tripulantes de las colonias y dominios, los nigerianos eran una rareza. Así pues, la tripulación del LW648, cuyo radiotelegrafista era nigeriano, bautizó a 'su' Halifax con el nombre de *Achtung! The Black Prince* ('¡Atención! El príncipe negro'). Este avión no consiguió regresar de una incursión contra Bochum el 4 de noviembre de 1944.



Halifax B II Serie I L 9613/NF-V del 138º Sqn. (servicios especiales), destacado en Fayid, Egipto, diciembre de 1942

• El L9613 era uno de los primeros B II Serie I transformado para operaciones de apoyo a la SOE y al Ejército polaco del interior, con una compuerta para paracaidistas en el suelo inmediatamente detrás de la bodega de bombas, un deflector y una protección en la rueda para impedir que los contenedores y las correas estáticas obstruyesen la rueda de cola. La noche del 28 al 29 de diciembre de 1941 este avión, pilotado por el *Sqn. Ldr.* (que entonces era *Flt. Lt.*) Ron Hockey, lanzó al equipo de la SOE que asesinó a Reinhardt Heydrich.



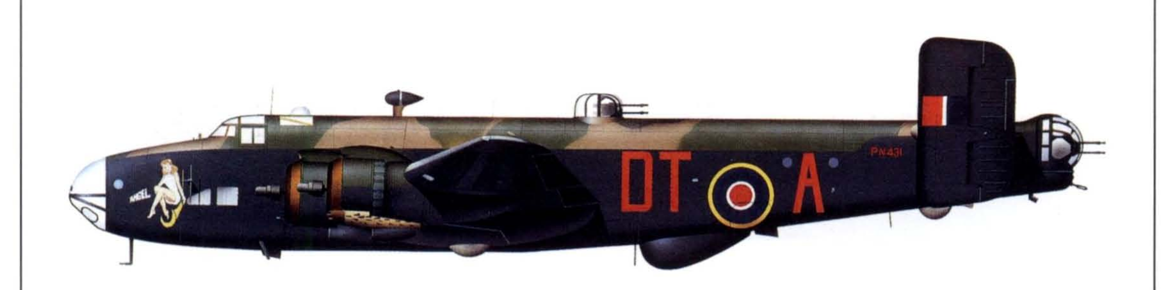
Halifax B V Serie I (especial) DG253/NF-F del 138º *Sqn.*, Tempsford, septiembre de 1943

Las misiones a Polonia representaban el límite extremo del radio de acción del Halifax, y se hicieron todos los esfuerzos posibles para reducir el peso y la resistencia aerodinámica de los aviones de la SOE, para lo cual la torreta normal del morro fue sustituida por un carenado de metal de forma aerodinámica, conocido como morro Tempsford o de tipo Z. Las restricciones de peso del B V le convirtieron en el avión preferido por la SOE, el Mando Costero y para las operaciones de transporte. Este avión fue derribado sobre el mar por disparos antiaéreos cerca de Harlingen el 29 de septiembre de 1943 y su ametrallador trasero siguió intercambiando disparos con la batería antiaérea hasta el momento del impacto.



Halifax B III (BS) MZ971/6Y-E del 171º *Sqn.*, North Creake, principios de 1945

El 171º *Sqn.* era una unidad especializada en contramedidas radar. Este avión estaba equipado con el *Mandrel*, un sofisticado sistema aéreo de interferencia contra los radares de alerta temprana alemanes. Los aviones equipados con el *Mandrel,* como el MZ971, se distinguían por una fila de antenas a lo largo de la panza. El MZ971, que normalmente era tripulado por el *Warrant Officer* Jamieson, de la RAAF, y su tripulación, estaba decorado con un típico dibujo de una chica y la leyenda *I'm Easy* ('Soy fácil'). También lucía un impresionante registro de misiones realizadas.



Halifax B III (BS) PN431/DT-A del 192º *Sqn.*, Foulsham, marzo de 1945

El *Angel* era pilotado normalmente por el jefe del escuadrón, *Wg. Cdr.* Donaldson, a comienzos de 1945. La unidad realizó misiones independientes de *Elint* (inteligencia electrónica): incursiones 'fantasma' para atraer a los cazas enemigos en apoyo a las operaciones de bombardeo de la fuerza principal. Las incursiones 'fantasma' (conocidas como *Foulsham Follies*) podían llegar a atraer hasta 150 cazas nocturnos –algunos de los cuales podía contarse que se estrellarían al aterrizar, lo cual hacía a los Halifax del 192º *Sqn.* más eficaces que muchos interceptores especializados–.



Halifax A V DG396/QQ del 295º *Sqn.*, durante la operación *Elaborate* (transporte de planeadores del Reino Unido al norte de África), Ala 38º del Mando de Cooperación con el Ejército, Holmsley South, junio de 1943

El 17 de septiembre de 1943, este avión, cuando remolcaba un planeador Horsa, fue atacado por ocho Ju 88. Su piloto, *Flg. Off.* Norman, se negó a soltar al planeador, y consiguió evitar los disparos de cañón y los cohetes lanzados por los Ju 88. La tripulación del planeador se desenganchó para dar a Norman la posibilidad de ponerse a salvo. Consiguió llegar a Salé con tres motores tras haber sufrido dos impactos de cohetes. Su ametrallador de cola, Sgto. Grant, recibió una DFM por haber derribado a uno de los atacantes, mientras que Norman fue condecorado con una DFC.



Halifax B III LL573/L8-B del 347º *Sqn.*, Elvignton, comienzos de 1945

La RAF formó un ala de bombarderos de la Francia libre en la base de la RAF de Elvington en mayo/junio de 1944, compuesta por los escuadrones 346º y 347º. Este B II lleva en el empenaje de cola la insignia del diamante rojo del 347º *Sqn.* y la Cruz de Lorena de la Francia libre pintada en el morro. Los Halifax de la RAF tripulados por franceses llevaban insignias nacionales francesas en el fuselaje y la cola en los mismos lugares en que normalmente estaban las insignias de la RAF. El 347º *Sqn.* asumió las tradiciones del *Groupe de Bombardement 125 'Tunisie'*.



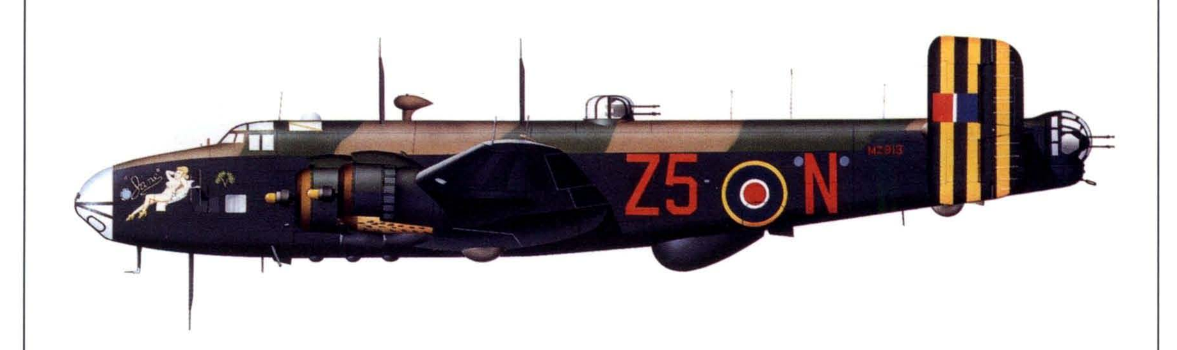
Halifax B III MZ620/KW.-T del 425º *Sqn.*, RCAF, Tholthorpe, noviembre de 1944

En noviembre de 1944, cuando los fotógrafos oficiales de la RCAF visitaron Tholthorpe, en North Yorkshire, el 425º *Sqn.* estaba compuesto por números casi iguales de Halifax III con radares ventrales H2S y los equipados con torretas de ametralladora Preston Green. Todos los aviones llevaban torretas de ametralladoras dorsales, pero ninguno llevaba la ametralladora opcional VGO en el morro. El 425º *Sqn.* 'Alouette' era una unidad franco-canadiense, que sigue existiendo en la actualidad, equipada ahora con CF-18 Hornets.



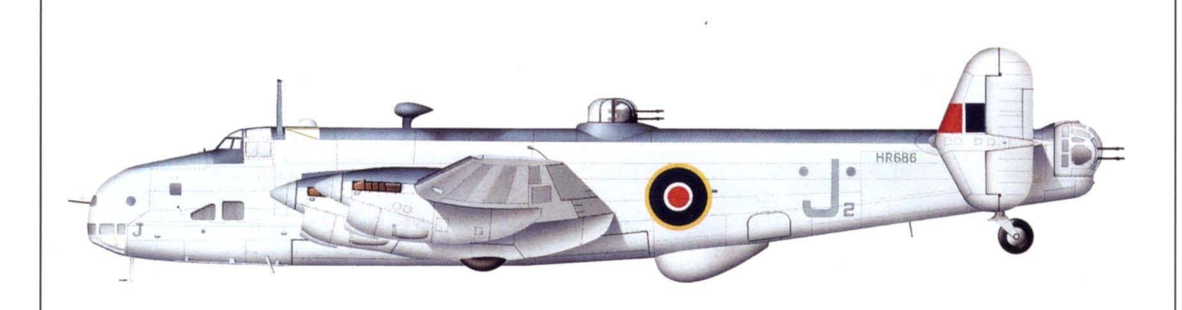
Halifax B V Serie IA LK640/SE-Q del 431º *Sqn.*, RCAF, Tholthorpe, verano de 1943

Aunque normalmente se les asocia con las versiones de Halifax propulsadas por motores Hércules, muchos escuadrones de la RCAF utilizaron inicialmente B II y B V con motores Merlin. Este avión (que fue derribado durante el bombardeo de Ludwigshafen el 19 de noviembre de 1943) llevaba pintados en letras oblicuas los apodos de sus tripulantes junto a sus respectivos puestos, incluyendo los de *DAVE* (apuntador de bombas), *LORNE* (radiotelegrafista), *BOB* (navegante), *BILL* (piloto) y *MAC* (mecánico de vuelo).



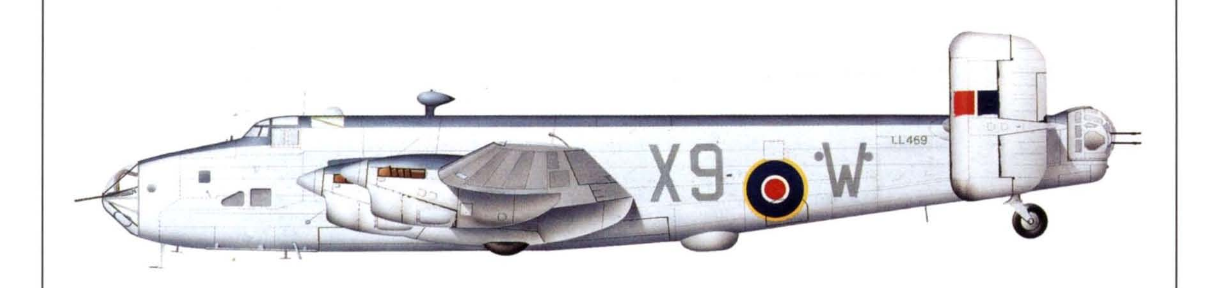
Halifax B III (BS) MZ913/Z5-N del 462 *Sqn.*, de la RAAF, Foulsham, abril de 1945

El *Jane* era pilotado durante la primavera de 1945 por el *Flt. Lt.* Ron Hines. Realizaba operaciones con el *Airborne Cigar* –'cigarro aéreo'– (sistema ABC), para interferir las frecuencias de control de los cazas nocturnos alemanes, y llevando un operador especial, que hablaba alemán. Los Halifax equipados con el sistema ABC tenían dos enormes mástiles de antenas transmisoras encima del fuselaje, y otra debajo, además de varias antenas de varilla receptoras.



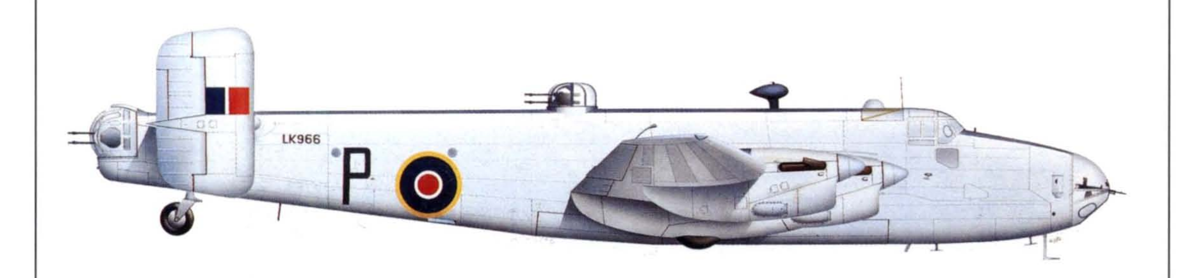
Halifax GR II Serie I (especial) HR686/J2 del 502 *Sqn.*., St. Eval, verano de 1944

La compañía Cunliffe-Owen transformó varios B II Serie I (especiales) para prestar servicio en el Mando Costero, instalándoles, en muchos casos, un radar ASV 3 en un radomo ventral. A muchos aparatos se les instalaron hélices de cuatro palas para mejorar sus prestaciones a larga distancia, a veces sólo en los motores exteriores, como en el HR686. Este avión lleva una 'ametralladora de disuasión' de 12,70 mm. montada en el cono del morro, y también la torreta AV III original, con un voluminoso carenado elevado para permitir una mayor depresión del arma. El HR686 no regresó de una patrulla el 3 de octubre de 1944.



Halifax Met V Serie IA LL469/X9-W del 517º *Sqn.*, Brawdy, primavera de 1945

Aunque era poco frecuente en un Halifax meteorológico, este aparato del 517º *Sqn.* estaba equipado con una torreta ventral de ametralladora Preston-Green, que mantuvo incluso después de ser transferido a la 1674 HCU, que fue quien se hizo cargo de un gran número de Halifax que antes habían pertenecido al Mando Costero. Este avión llevaba motores Merlin 22 alojados en góndolas de la última versión, que accionaban hélices de cuatro palas en todos ellos.



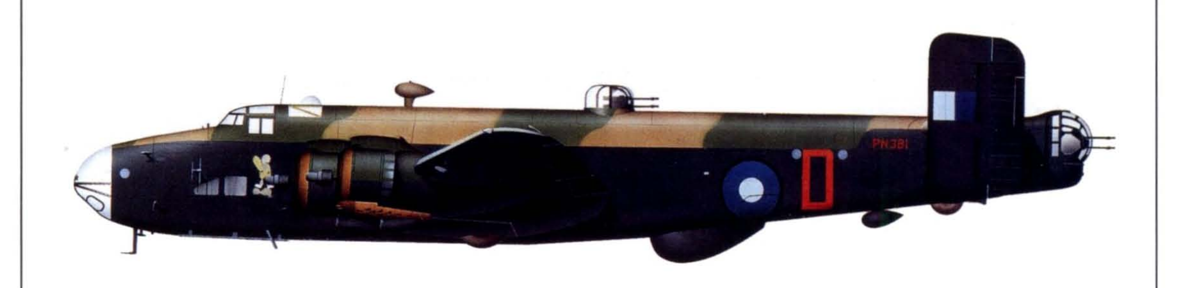
Halifax Met V Serie IA LK966/P del 518º *Sqn.*, Stornoway, principios de 1944

El LK966, uno de los primeros en ser transformados para reconocimiento meteorológico, no lleva radar ventral ni torreta de ametralladora, y tampoco tiene ventana detrás del sicrómetro montado en el morro. Tiene hélices de tres palas en sus cuatro motores. Tras su periodo de servicio en el 518º *Sqn.*, el LK966 fue transferido al 520º *Sqn.* en Gibraltar. Posteriormente se perdió el 24 de noviembre de 1944, cuando su tripulación tuvo que aterrizar sobre el mar al noroeste del cabo de San Vicente, frente a las costas de Portugal, tras sufrir un fallo en el motor durante un vuelo meteorológico.



Halifax B III LK797/LK-E del 578º *Sqn.*, Burn, 30 de marzo de 1944

Sólo un miembro de una tripulación de Halifax fue honrado con la máxima condecoración de la RAF, la Cruz Victoria, por un acto de valentía. Cyril Barton perdió la vida a bordo de su avión tras estrellarse cerca de Ryhope Colliery, al sur de Sunderland, después de regresar de una incursión contra Núremberg. Al ser atacado por un Ju 88 y un Me 410, el avión sufrió graves daños, y el apuntador de bombas, el navegante y el radiotelegrafista saltaron en paracaídas, pero Barton continuó luchando por salvar a los restantes miembros de su tripulación, que sobrevivieron al impacto.



Halifax B III (BS) PN381/D de la 1341ª Flt, Digri, mayo de 1945.

La 1577ª *Flt.* se había formado en 1943 para probar los Halifax y los Lancaster en la India, en misiones de transporte. La segunda unidad de Halifax que operó en el Extremo Oriente fue la 1341ª *Flt.*, que llegó a la India en mayo de 1945 para realizar operaciones de *Elint*, aunque al terminar la guerra, la unidad realizó también misiones de transporte. El PN381 tenía la peculiaridad de que se le habían aplicado dibujos en el morro después de su llegada a la India.



Sgto. A Stark, de la RAF, perteneciente al 466º *Sqn.* de la RAAF, en Driffield el 21 de diciembre de 1943. Aquí se le ve con un jersey adquirido por su cuenta (o quizás hecho en casa) sobre el traje de vuelo estándar, y con un chaleco salvavidas Mae West abrochado en la parte superior. Sus botas de vuelo de piel de cordero son del modelo 1940 y sus guantes de vuelo son del modelo 1941, que lleva junto con la voluminosa chaqueta Irvin. Stark lleva un casco de vuelo tipo C, con los peculiares botones de presión triples para la máscara de oxígeno tipo E, al cual lleva sujetas un par de gafas de vuelo reglamentarias Mk VIII, mientras que la máscara, que no lleva puesta, se encuentra dentro del casco.

Flt. Sgt. C. Wilson, de la RAF, también encuadrado en el 466º *Sqn.* de la RAAF, en Driffield el 21 de diciembre de 1943. Sobre el uniforme de vuelo estándar lleva el chaleco salvavidas Mae West y colgado de su cuello lleva un silbato. Muchos tripulantes solían llevar botas de vuelo de un modelo u otro, pero algunos volaban con los zapatos ordinarios del uniforme. Wilson lleva la gorra normal del uniforme de suboficial, cuyo modelo para oficiales era también la preferida por muchos tripulantes de esa graduación, ya que era fácil de guardar en un bolsillo o en la bota cuando se ponían el casco de vuelo.

Flt. Lt. R. Kemp, de la RAF, perteneciente al 51º *Sqn.* en Snaith, el 7 de diciembre de 1944. Le vemos aquí después de haber completado la salida número 100 del LV397. Lleva gafas de vuelo Mk VIII levantadas sobre su casco de vuelo de cuero tipo C, del cual cuelga una máscara de oxígeno tipo H –una rareza en las tripulaciones de bombardero, que solían utilizar máscaras de tipo G–. Por último, Kemp lleva un chaleco salvavidas Mae West y un arnés de paracaídas sobre su uniforme de vuelo de la RAF, y botas del modelo 1943. Lleva en la mano derecha un paracaídas y una bolsa de mapas y otros objetos en la mano izquierda.

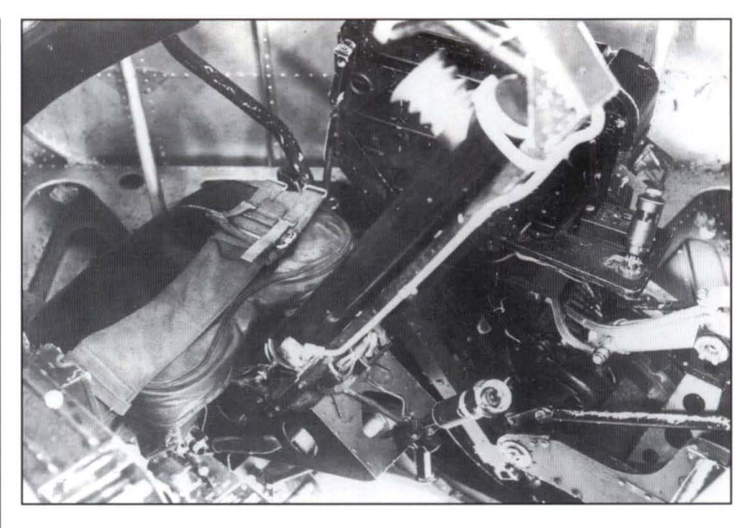


Un ametrallador de cola del 466º *Sqn.* en Driffield el 21 de enero de 1944. Este desconocido ametrallador de cola está convenientemente abrigado para soportar los rigores de la torreta trasera del Halifax. Lleva un forro calefactado eléctricamente bajo un traje Sidcot modelo 1941, chaleco Mae West y un arnés de paracaídas. Ha empujado a un lado de su cabeza el casco de vuelo de tipo C y lleva una máscara de oxígeno tipo B, con una versión más corta del adaptador de tubo de oxígeno Mk III. Sobre el borde superior de sus botas de vuelo del modelo 1941 se distingue la vuelta de sus gruesos calcetines de lana. A este conjunto se añadirían guantes, calcetines y botines calefactados eléctricamente.

Flt. Lt. Ron Hines, de la RAAF, perteneciente al 462º *Sqn.* de la RAAF en Foulsham en 1945. Como australiano, Hines lleva el uniforme australiano sobre un jersey no reglamentario de cuello redondo y la camisa y corbata reglamentarias. También lleva el chaleco Mae West y el arnés del paracaídas. Lleva un paracaídas de asiento, que se sujeta al arnés antes del despegue. En la otra mano, Hines lleva su casco de vuelo de cuero tipo C, la máscara de oxígeno tipo G y guantes de tipo manopla. Lleva botas de cremallera de modelo 1943, diseñadas para poder separar la parte superior de ante, y convertirse en zapatos convencionales de cuero.

Un ametrallador 'superior' o central del 35º *Sqn.* en marzo de 1941 que viste la indumentaria de vuelo de invierno completa que incluye un traje de vuelo de piel Irvin con aislamiento térmico. Los pantalones tienen cremalleras separadoras a lo largo de cada pierna para facilitar su retirada en caso de ser necesario para curar heridas. Sus botas de vuelo del modelo 1939 tienen la parte superior de lona vulcanizada. A pesar de esto, la impermeabilización era ineficaz. En la parte superior lleva un atalaje Irvin, un chaleco de una pieza de algodón compacto y cámara de aire salvavidas. Su casco de vuelo tipo B, con alojamientos para los auriculares lleva adosada una máscara de oxígeno reglamentaria de tipo D, de la guerra, para flujo constante de oxígeno, con un micrófono tipo 19.

Asiento del ametrallador y controles de la torreta ventral de un Halifax B III equipado con la torreta Preston-Green.



lo que restringió drásticamente la movilidad de las fuerzas alemanas que intentaban responder al Día-D. El último de estos ataques se ejecutó contra la estación de clasificación ferroviaria de Trappes la noche del 2 al 3 de junio, aunque en esa ocasión los cazas nocturnos consiguieron derribar 16 de los 128 bombarderos enviados contra el objetivo.

Incluso después de la invasión, el Mando de Bombarderos siguió realizando operaciones para apoyar a las fuerzas terrestres aliadas. Fueron atacados puentes y nudos ferroviarios, muchas veces desde cotas relativamente bajas (entre 2.000 y 3.000 pies), y como estos objetivos solían estar situados más al interior, las bajas aumentaron considerablemente. Los únicos objetivos situados en Alemania que se atacaron durante aquel periodo fueron depósitos de carburantes.

Entre el 16 de junio y el 31 de agosto los Halifax participaron también activamente en operaciones contra los emplazamientos de lanzamiento de bombas volantes *(Noball)*. Desde el 22 de junio, se realizaron también numerosas incursiones diurnas anti-*Noball* en las que participaban generalmente entre 150 y 200 Halifax por misión. Sin embargo en algunas de ellas llegaron a participar hasta 492 Halifax–.

Aunque estas cifras eran bastante impresionantes, en cada misión de este tipo participaba casi un 50 por ciento más de Lancasters, por lo cual las pérdidas de esta clase de aviones eran considerablemente superiores –49 bombarderos Avro fueron derribados, frente a sólo dos Halifax–.

Harris, y también otros jefes, echaban humo al ver que, bien entrado el verano de 1944, continuaban las salidas en apoyo de la invasión. Estaba impaciente por reanudar la campaña de bombardeos y preocupado porque



Este Halifax prestaba servicio en el 'francófono' escuadrón 425 *(Alouette)*, y aquí le vemos el 27 de noviembre de 1944 cuando se le despedía al partir a una misión contra Neuss desde Tolthorpe. El avión lleva una ametralladora sencilla de 12,70 mm. en su torreta ventral Preston-Green.



El *Oscar* era uno de los Halifax más llamativos del 6º Grupo canadiense, en el cual a finales de 1944 y 1945 eran cada vez más frecuentes los dibujos chillones pintados en el morro de los aparatos. Aquí le vemos cuando salía a una misión (la número 58) el 13 de noviembre de 1944. Posteriormente fue transferido al 187º *Sqn*.

se había dado un largo respiro a la industria alemana para recuperarse, y para reubicar y reforzar sus defensas. Pero cuando por fin volvió a la lucha, la fuerza de Halifax del Mando de Bombarderos había cambiado.

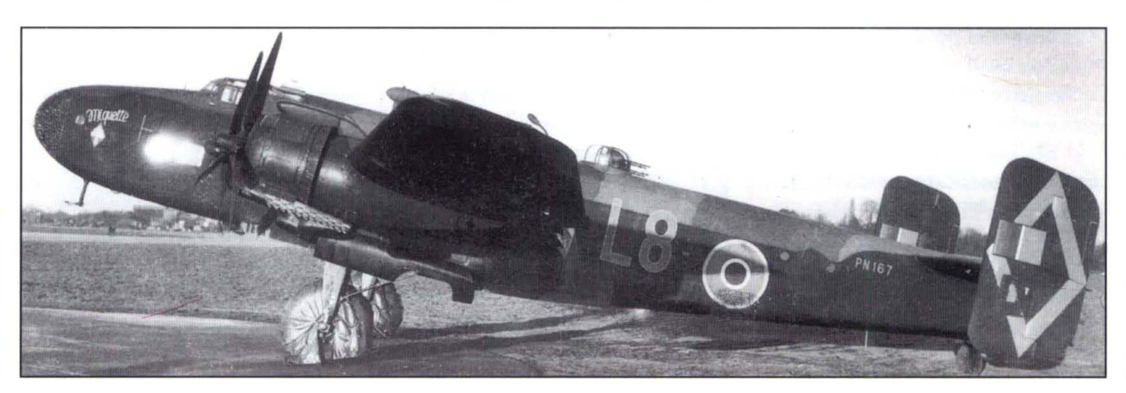
Cuando los B II/V quedaron fuera de servicio, los B VII entraron en la refriega. Del 16 al 20 de junio se reequiparon con aparatos de la versión intermedia propulsados por motores Hércules XVI los escuadrones 426º y 432º, seguidos por el 408º en julio.

El 8 de julio, los Halifax del Mando de Bombarderos participaron en operaciones de apoyo aéreo próximo organizadas para apoyar el asalto frontal contra Caen de las fuerzas al mando del general Montgomery, después de los ataques del día anterior realizados exclusivamente por los Lancasters. El 18 de julio se realizaron ataques del mismo tipo (para permitir que las fuerzas aliadas rompiesen el frente) que formaban parte de la operación *Goodwood*, en los cuales se lanzaron bombas a una distancia de menos de 800 metros de las posiciones avanzadas británicas. El Mando de Bombarderos realizó varias misiones de apoyo próximo más, que culminaron el 14 de agosto con la operación *Tractable*, durante la cual las bombas cayeron a una distancia de menos de 2.000 metros de las tropas canadienses.

La ofensiva de bombarderos estratégicos se reanudó la noche del 23 al 24 de julio de 1944 con un ataque contra Kiel. Era el primer ataque del Mando de Bombarderos después de dos meses, y de los 629 aviones enviados, sólo cuatro no lograron regresar (todos ellos Lancasters). No fue derribado ningún Halifax, aunque las defensas alemanas tardaron poco en despertar, y las posteriores incursiones encontraron una resistencia más fuerte.

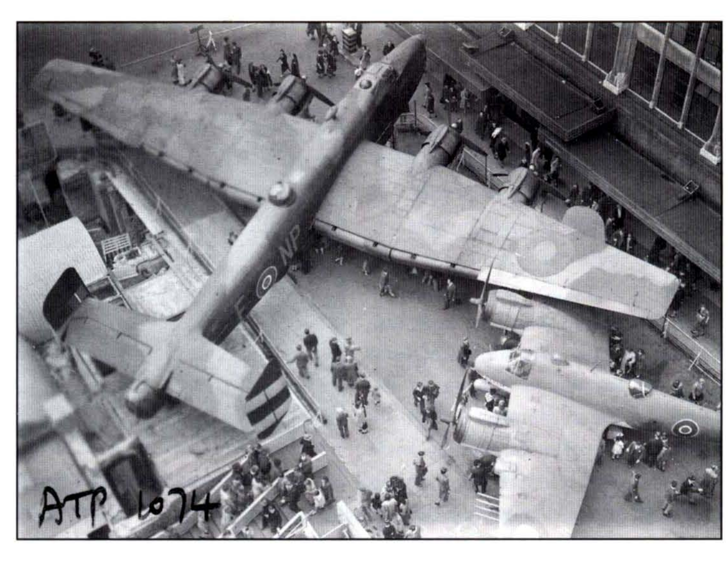
Según avanzó el mes, aumentó el ritmo de la ofensiva y se realizaron ataques contra Stuttgart y Hamburgo, así como contra varias fábricas de carburantes sintéticos. La noche del 12 al 13 de agosto se ejecutó otra notable incursión, en la cual 287 Halifax y Lancasters bombardearon la planta de montaje de bombas volantes V1 de Opel en Russelheim. Veinte de los bombarderos atacantes no consiguieron regresar. La guerra contra las V1 acabó por fin el septiembre, cuando fueron arrasados los últimos em-

La censura suprimió la letra individual de código del Halifax B III PN 167/L8-C del 347º *Sqn.*, bautizado con el nombre de *Miquette* El avión lleva las insignias nacionales francesas.



plazamientos de lanzamiento situados en el paso de Calais. El 17 de agosto, 1.004 bombarderos atacaron nueve bases de cazas nocturnos situadas en Bélgica y los Países Bajos, lo que ayudó a allanar el camino para la reanudación de una campaña de bombardeos intensivos sobre Alemania.

El 14 de septiembre, el control operativo del Mando de Bombarderos volvió a estar bajo el Ministerio del Aire (hasta entonces había correspondido a SHAEF) y Harris recuperó la mayor parte de la autonomía de que había disfrutado antes de dejar que 'sus' bombarderos quedasen bajo las órdenes del general Eisenhower, y su jefe del componente aéreo, Tedder. A pesar de ello, todavía se esperaba que operase en apoyo del avance de las fuerzas terrestres aliadas cuando fuese requerido para ello. Por ejemplo, el 25 de septiembre 70 Halifax pertenecientes a los escuadrones 77º, 102º, 346º y 347º se encargaron de transportar a Melsbroek carburante para el Ejército de tierra, (cada avión transportaba 165 bidones). En septiembre también se realizaron ataques contra puntos fuertes alemanes situados en Le Havre, Boulogne y Calais, y se les obligó a pedir la rendición.



El Halifax más destacado del Mando de Bombarderos era el *'Friday the 13th'* al que aquí vemos expuesto en el solar del almacén bombardeado de John Lewis en la calle Oxford. El avión mantuvo las puntas de las alas cuadradas originales del Halifax, aunque a muchos B III se les instalaron extensiones redondeadas, como a los modelos B VI y B VII.

La noche del 6 al 7 de octubre, el Mando de Bombarderos lanzó la operación *Hurricane* con un ataque de gran envergadura contra Dortmund. En esta operación, concebida como una demostración de la superioridad aérea aliada, se bombardearon a todas horas del día, objetivos situados en la hasta entonces temible zona del Ruhr. Para entonces, los índices de bajas se habían reducido hasta el 1 por ciento o menos, de modo que estas operaciones eran fácilmente sostenibles.

A finales de octubre, los Halifax participaron en ataques contra la isla de Walcheren, situada en el estuario del Scheldt. Esta isla fortificada era la puerta de Amberes, y el intenso bombardeo provocó su rendición el 3 de noviembre. Con ello quedaba eliminada otra espina en la retaguardia aliada.

Antes, aquel mismo mes (el día 14), una enorme fuerza de bombarderos pesados de la RAF había atacado Duisburg, tanto de día como de noche, operación en que los Halifax estuvieron presentes en ambas oleadas –474 sólo en el primer ataque (uno de los cuales no consiguió regresar)–. La ferocidad del bombardeo fue de tal magnitud que el Mando de Bombarderos lanzó aquel día sobre Duisburg un tonelaje de bombas superior al que la Luftwaffe lanzó sobre Londres durante ¡toda la guerra!

El 462º *Sqn.* participó en la incursión diurna, en el curso de la cual los cazas alemanes de la defensa derribaron 15 de los bombarderos atacantes, y después regresó por la noche, para formar parte de una nueva incursión de 1.000 bombarderos. Uno de los aviones del escuadrón alcanzado durante esta última operación fue el Halifax pilotado por el *Plt. Off.* A. J. Cockerill, que sufrió daños producidos por el fuego antiaéreo cuando efectuaba la maniobra de alineamiento antes de la pasada de bombardeo. Cockerill quedó inconsciente, pero consiguió volver en sí, completó el ata-

que y después puso rumbo de regreso a la base. A pesar del dolor que le producían sus heridas, se negó a que le fuese administrada morfina y resistió hasta llegar a territorio británico, aunque la continua pérdida de sangre le iba debilitando progresivamente. Cuando cruzó la costa de Kent estaba ya casi ciego, y otro miembro de la tripulación tenía que estar junto a él para irle cantando las lecturas de los instrumentos. Consiguió aterrizar a salvo en Manston y logró sobrevivir a la guerra. Por hazañas como ésta a muchos otros les fue concedida la Cruz Victoria, pero el coraje de Cockerill pasaría desapercibido sin reconocimiento.



En esta fotografía, lamentablemente estropeada para ser utilizada en una publicación de posguerra, se ve a un Halifax del 346º *Sqn.* después de la guerra volando sobre la Torre Eiffel. Las dos unidades francesas libres de Halifax del Mando de Bombarderos, que tenían su base en Elvignton, quedaron bajo control francés en octubre de 1945, junto con sus aviones.

El 1 de noviembre de 1944, los Halifax derribaron un Me 262 y un Me 163. Fue esta última la única ocasión de la que se tienen informes de que los alemanes utilizasen de noche un caza de propulsión cohete. Pero ni siquiera en noviembre de 1944 las cosas iban completamente bien para los Halifax. El 4 de noviembre, se realizó una incursión contra Bochem que resultó muy costosa, especialmente para el 346º *Sqn.*, integrado por franceses, que perdió 5 de sus 16 aviones –estaban entre los 23 Halifax que no consiguieron regresar de aquella misión–.

Al mismo tiempo que los ejércitos aliados avanzaban a toda velocidad, la lista de objetivos se hacía cada vez más corta. En consecuencia, incluso antes de la rendición alemana, el Mando de Bombarderos empezó a reducirse, y con ello la RAF empezó a prepararse para las inevitables reducciones que acompañarían a la paz. El 578º *Sqn.* por ejemplo, realizó su última misión el 13 de marzo de 1945. Pero esto no significó que se diera tregua al enemigo, ya que durante el último año de guerra se lanzaron 181.000 toneladas de bombas –una quinta parte del tonelaje total de toda la guerra–.

Los Halifax siguieron machacando las ciudades industriales y los centros de comunicación alemanes, pero también se encargaron del bombardeo de objetivos de naturaleza más táctica situados en la dirección de avance de las fuerzas aliadas. El índice de bajas se mantuvo por debajo del 1 por ciento, aunque si se tenían en cuenta los accidentes operacionales, la estadística seguía indicando que sólo dos tripulaciones de cada tres conseguían sobrevivir a la duración de un turno de servicio en el frente. Las defensas alemanas en las zonas de objetivos seguían siendo eficazmente letales, y, además, las tripulaciones tenían que enfrentarse también a la amenaza ocasional de intrusos nocturnos de gran radio de acción.

Una demostración gráfica de la robustez del Halifax tuvo lugar la noche del 13 al 14 de enero, cuando el MZ465, del 51º *Sqn.* colisionó con otro bombardero. El avión perdió una sección del morro de tres metros de longitud (en la cual estaban el navegante y el apuntador de bombas), lo cual dejó la cabina abierta a merced de un huracán helador de aire frío. Pero a pesar de los graves daños, el piloto consiguió regresar a la base y efectuar un aterrizaje correcto.

La versión definitiva B VI del Halifax, con motores Hércules 100, mayor capacidad de combustible y sistema de alimentación presurizado, en-

tró por fin en servicio en el frente y empezó a operar sobre Alemania (inicialmente en el 102° *Sqn.*) durante el mes de febrero de 1945. Antes de que la guerra terminase, cinco escuadrones del 4° Grupo estaban equipados con los Halifax B VI –76°, 77°, 346°, 347° y 640°–.

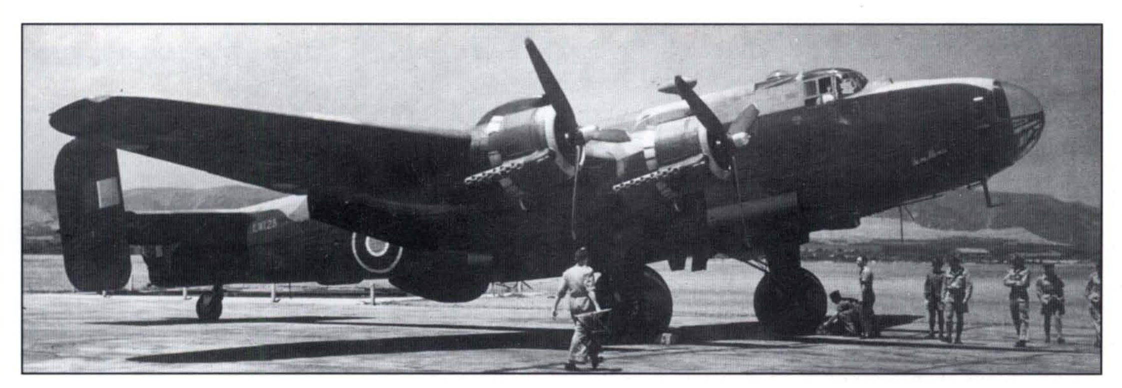
La noche del 3 de marzo fue muy mala para los Halifax de los Grupos 4° y 6°. Aunque no encontraron cazas nocturnos enemigos sobre el objetivo, siete aviones fueron derribados en las proximidades de sus propios aeródromos. Pero aquella acción aislada era poco más que los últimos estertores de agonía de la fuerza de cazas nocturnos alemana, y nunca más volverían a causar una carnicería como aquélla sobre el Reino Unido. Los cazas alemanes continuaron la lucha con feroz determinación, pero las bajas sufridas se hacían sentir, y la escasez de combustible y piezas de repuesto hacían que la vida fuese extremadamente difícil para el enemigo. El 31 de marzo, el Mando de Bombarderos tuvo su único encuentro importante a la luz del día con los cazas a reacción alemanes, cuando 12 Me 262 pertenecientes al III/JG 7 consiguieron abrirse paso hasta la formación de bombarderos, para derribar tres Halifax y cinco Lancasters con el fuego de sus cañones y con sus cohetes R4M.

En el último ataque importante montado por el Mando de Bombarderos, los Halifax participaron bombardeando las baterías de costa de Wagerooge. Siete de los bombarderos atacantes fueron derribados (aunque seis de ellos cayeron víctimas de colisiones en el aire) y sólo fue visto un solitario caza enemigo (un Me 262). Ésta sería la última operación de la guerra para los Grupos 4° y 6°.

Los Halifax propulsados con motores Hércules resultaron aviones tan resistentes como populares, y nada menos que cuatro de ellos terminaron la guerra con más de 100 misiones operativas sobre Alemania –el LV937, que formó parte de los escuadrones 578° y 51°; el LW587 y el MZ527 del 578° *Sqn.;* y el LV 907 del 158° *Sqn.*–.

Tras la firma de la rendición alemana el 7 de mayo de 1945, la fuerza de Halifax fue desmantelada rápidamente. El 4° Grupo pasó a integrarse en el Mando de Transporte y el 6° Grupo asignó ocho de sus escuadrones a los ejércitos de ocupación. Durante un breve periodo se mantuvo activos a estos aviones lanzando bombas excedentes en el mar del Norte y realizando vuelos turísticos a baja altura sobre los antiguos objetivos situados en Alemania. Los dos escuadrones de Halifax franceses fueron entregados a Francia, y pronto, el que había sido el prodigioso 'pesado' de Handley Page se había convertido en poco más que un recuerdo en el Mando de Bombarderos.

El B III LW125, que llevaba el nombre de *Sareie Marais*, realizó una gira de buena voluntad por Sudáfrica tras haber superado con éxito las pruebas de vuelo en zonas tropicales en Jartum.



LA FUERZA DE SEÑALADORES-GUÍAS

El concepto de 'señaladores-guías' de la RAF, que consistía en una fuerza de elite compuesta por tripulaciones que habían recibido un adiestramiento de navegación especializado, equipadas con aviones modificados, no era una novedad. De hecho, fue el éxito del *Kampfgruppe* 100 durante el Blitz contra Gran Bretaña en 1940-41 lo que había atraído la atención del Mando de Bombarderos sobre la idea.

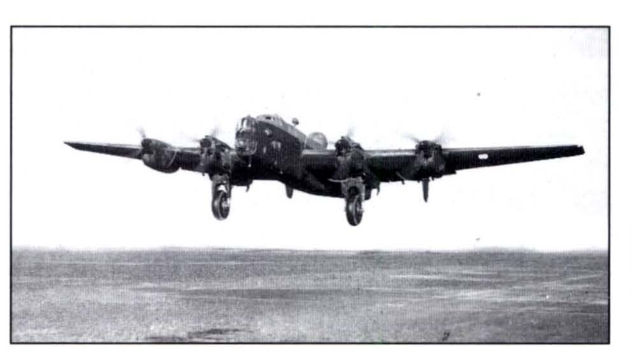
Desde principios de 1942, el Mando de Bombarderos había venido realizando experimentos con el sistema radio de ayuda a la navegación *Gee*, que utilizaba tres estaciones terrestres para permitir que el navegante calculase su posición por triangulación. Era utilizable en misiones contra el Ruhr, pero cuando los bombarderos llevaban sus incursiones más al Este, los impulsos de radio se debilitaban y se hacían imposibles de recibir. Por ello se desarrolló una técnica básica de señalamiento de objetivos, conocida como 'Shaker'. Ésta consistía en una oleada inicial de aviones equipados con el sistema *Gee* que lanzaban iluminadores del objetivo, seguida por una segunda oleada (también equipada con el *Gee)* que descargaban bombas incendiarias, a la cual seguía la fuerza principal que lanzaba bombas de alto explosivo.

Arthur Harris, como jefe del Mando de Bombarderos, se opuso a la creación de un grupo especializado, que podría haberse convertido en un cuerpo de elite dentro de su Mando, y prefirió, en lugar de ello, la idea de asignar el escuadrón de cada grupo que más se hubiese destacado durante el mes anterior a la misión de señalamiento de objetivos durante el periodo de un mes. Con ello esperaba 'distribuir la carga', fomentar la sana competencia y evitar los celos entre unidades.

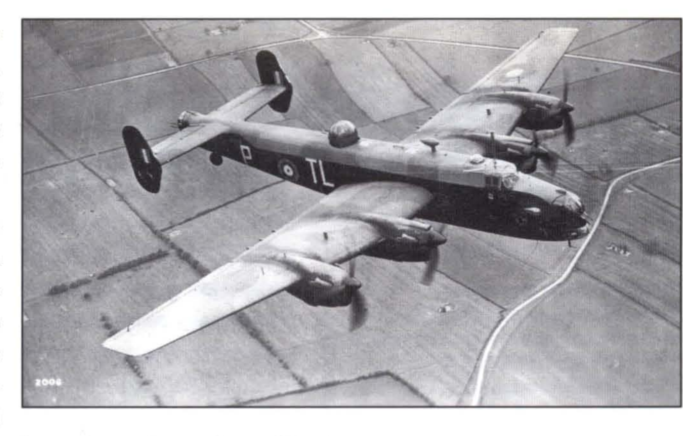
Afortunadamente, Harris fue convencido de que abandonase su oposición por la Dirección de Operaciones de Bombarderos y varios 'entusiastas' de los Señaladores-Guías. El más sobresaliente de estos últimos era Don Bennett, un piloto y navegante de larga distancia muy experimentado que fue ascendido al cargo de *Grp. Capt.* y a quien se le encargó el mando de los Señaladores-Guías el 5 de julio de 1942, antes de la fecha de la creación oficial de la Fuerza de Señaladores-Guías el 15 de agosto de 1942. Bennett permaneció al mando de esta fuerza durante el resto de la guerra, se ganó en este puesto el ascenso a Comodoro del Aire y después a Vicemariscal del Aire cuando la Fuerza de Señaladores-Guías aumentó de tamaño y de entidad. Su 'impulso, energía e implacable firmeza' fueron, en buena medida, los responsables del éxito de la Fuerza de Señaladores-Guías.

La Fuerza estaba formada inicialmente por un escuadrón de cada uno de los grupos de bombarderos, incluido el 35° *Sqn.* de Halifax, procedente del 4° Grupo. Al aumentar la entidad de

Uno de los primeros Halifax B II equipados con motores Merlin XX despega, probablemente en el Mediterráneo. Los B II constituían la dotación inicial del 35º *Sqn.* tras su integración en la Fuerza de Señaladores-Guías. En esta imagen se aprecia claramente la característica luz de aterrizaje situada bajo las alas.



la Fuerza de Señaladores-Guías, se le incorporó una segunda unidad de Halifax, el *Sqn.* 405º 'Vancouver', de la RCAF. Los escuadrones se trasladaron a aeródromos adyacentes del 3º Grupo y operaron como una fuerza de élite independiente.



El 35º *Sqn.* ya se había ganado una cierta reputación de excelencia y espíritu de lucha antes de integrarse en la plantilla de la Fuerza de Señaladores-Guías en agosto de 1942. En esta fotografía se ve al W7676 durante el mes de mayo de 1942, que fue derribado la noche del 28 al 29 de agosto de aquel mismo año durante un ataque contra Núremberg.

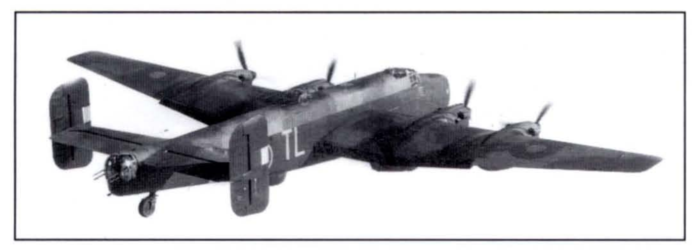
Bennett exigía un alto nivel a sus tripulaciones y sustituía a aquellas que no daban la talla requerida por voluntarios cuidadosamente seleccionados. También fomentó una conciencia elitista, de tal forma que se autorizase a las tripulaciones de los Señaladores-Guías llevar una insignia especial debajo de las alas de aviador y de los pasadores de condecoraciones. El 8º Grupo (Fuerza de Señaladores-Guías) se creó como unidad de pleno derecho el 8 de enero de 1943 –a tiempo para preceder el ataque del Mando de Bombarderos contra el Ruhr–. La unidad fue reequipada con Lancasters en agosto de 1943, seguida por el 35º *Sqn.* en marzo de 1944.

Por lo tanto, los Halifax sólo prestaron servicio en el 8º Grupo de Señaladores-Guías durante 20 meses, pero tuvieron una actuación muy buena, y de hecho, sufrieron menos bajas que los supuestamente superiores Lancasters. Como unidades de Señaladores-Guías, los escuadrones 35º y 405º realizaron las mismas misiones que las unidades de la fuerza principal. El 35º *Sqn.* participó en el primer ataque de la Fuerza de Señaladores-Guías contra Flensburgo la noche del 18 al 19 de agosto de 1942. Aquella misión no resultó un buen comienzo, ya que la Fuerza fue arrastrada por los vientos muy al norte de su objetivo. Algunos aviones incluso llegaron a atacar una ciudad situada en Dinamarca. Para mayor humillación, uno de los cuatro aviones que no regresaron aquella noche fue un Halifax del 35º *Sqn.* La segunda incursión de la Fuerza de Señaladores-Guías, contra Frankfurt la noche del 24 al 25 de agosto, sólo consiguió ser un poco más satisfactoria, ya que el objetivo estaba oculto por las nubes.

Por fin, la Fuerza de Señaladores-Guías demostró de lo que era capaz en el ataque contra Kassel la noche del 27 al 28 de agosto, durante el cual iluminó y bombardeó el objetivo eficazmente, y la Fuerza terminó demostrando su valía sobre Núremberg la noche del 28 al 29 de agosto, al señalar el ob-

Los armeros se afanan con un carrillo de transporte de bombas –uno de los seis que esperan para cargar las 24 bombas de 227 Kg. que llevaba a bordo este Halifax propulsado por motores Merlin XX–. También se desarrollaron señaladores de objetivo especiales para ser utilizados por los Señaladores-Guías, que también lanzaban bombas incendiarias, e incluso siguieron utilizando algunas bombas de alto explosivo como éstas.





El Halifax tenía una buena protección en su parte superior y trasera, aunque los aparatos de la Serie IA y los B III carecían de armamento delantero. La pequeña barra situada debajo de la torreta trasera es la antena receptora del radar de alerta *Monica*.

jetivo con un nuevo procedimiento –*Red Blob Fire* ('mancha de fuego rojo'). Pero dejando aparte la propaganda, la precisión de los bombarderos aumentó muy poco hasta que la Fuerza de Señaladores-Guías pudo contar con nuevas ayudas radio y radar, y nuevos dispositivos de señalamiento de objetivos. Pero la situación empezó a cambiar muy rápidamente a principios de 1943.

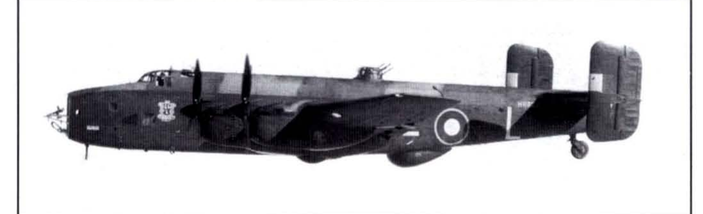
El sistema de seguimiento terrestre por radar H2S fue utilizado por primera vez la noche del 30 al 31 de enero de 1943 sobre Hamburgo, y liberó a los Señaladores-Guías de su dependencia del *Gee*, así como de las limitaciones impuestas por sus estaciones terrestres. El despliegue del H2S fue apoyado con toda energía por Bennett. Los equipos de prueba fueron entregados al 35° *Sqn.* (y al 7° *Sqn.* equipado con Stirlings) en diciembre de 1942, y muy pronto demostraron su utilidad, especialmente contra objetivos que tenían características de reflexión radar distinguibles, como los situados en las proximidades de grandes extensiones de agua.

El sistema H2S requería operadores muy bien adiestrados, ya que no era nada fácil interpretar las imágenes, y exigía una gran habilidad para utilizar superponibles e imágenes radar previstas, y nunca resultó muy eficaz contra ciertos objetivos, entre los que se encontraba Berlín. Al mismo tiempo que el H2S entraba en servicio, la Fuerza de Señaladores-Guías empezó a recibir nuevos señaladores de objetivos diseñados especialmente, que producían una llama más brillante y que duraban más tiempo, y que, además, resultaban más difíciles de 'imitar' para el enemigo, si éste intentaba engañar a los bombarderos con señuelos.

Con este nuevo material, el 35° *Sqn.* desempeñaría un papel vital y muy efectivo en los ataques contra Essen (marzo de 1943), Le Creusot (junio de 1943) y Peenemünde (agosto de 1943). En aquel entonces era una unidad extraordinaria, de la cual formaron parte una excepcional sucesión de jefes y pilotos.

A causa de su peculiar cometido, la Fuerza de Señaladores-Guías sufrió unas bajas superiores a la media (con la excepción de la fuerza de Mosquitos), ya que su misión requería permanecer sobre la zona de objetivo durante más tiempo que los bombarderos de la fuerza principal, y recibir todo el peso de las defensas enemigas antes de que fuesen reducidas por el bombardeo.

Otra imagen del HR928/'TL-L' del 35º *Sqn.*, el avión personal del famoso 'As de los Señaladores-Guías', Alec Cranswick, cuyo escudo de armas familiar está pintado debajo de la cabina. El avión lleva un registro de misiones de bombardeo abreviado pintado en el morro, y lleva montada en el morro una 'ametralladora para asustar' de 7,69 mm



El 21 de diciembre de 1943, el piloto de Halifax *Sqn. Ldr.* Julian Sale con base en Graveley (jefe de la *Flt.* A del 35° *Sqn.*) se vio obligado a abortar su aterrizaje cuando un TI ('indicador de objetivo') que se había quedado 'colgado' empezó a arder dentro de la bodega de bombas. Ascendió alejándose de la base y ordenó a su tripulación que saltase en paracaídas. Pero el paracaídas de su ametrallador de la torreta superior estaba quemado, y Sale regresó a Graveley para intentar un aterrizaje forzoso, ignorando el riesgo que eso suponía para él mismo. Ambos hombres sobrevivieron al choque contra la pista, pero Sale murió más tarde a consecuencia de las heridas sufridas al ser derribado por un Ju 88 en febrero de 1944.

Otra figura legendaria del 35° *Sqn.* era

Alec Cranswick, que había realizado un turno de servicio con los Wellingtons del 214º *Sqn.*, y después se presentó voluntario para servir en el Oriente Medio. Cuando se le impuso la DFC, el 7 de abril de 1942, había realizado ya 61 salidas. A continuación se transformó a los Halifax y se integró en el 419º *Sqn.*, como voluntario para pasar a la los Señaladores-Guías después de haber realizado cinco salidas. Cranswick, que era una persona austera y de carácter complicado, se había educado en St. Edwards, Oxford (el *alma mater* de Douglas Bader, Guy Gibson y Adrian Warburton) y consideraba la guerra como un mal desagradable, pero necesario. Completó un turno de servicio y después regresó al 35º *Sqn.*, que para entonces había sido reequipado con Lancasters, donde posteriormente perdería la vida.

El *Wg. Cdr.* Basil Vernon Robinson se incorporó al 35º *Sqn.* a finales de 1941 después de haber completado un turno de servicio en los Whitleys. Fue uno de los pilotos que participaron en el ataque contra el *Schnarhorst* y el *Gneisenau* el 18 de diciembre de 1941, por lo que se le concedió una DFC. En marzo de 1942 se hizo cargo del mando del escuadrón. La noche del 18 al 19 de noviembre de 1942, Robinson ordenó a su tripulación que saltase en paracaídas cuando otro indicador de objetivo que se había quedado atascado en la bodega de bombas se incendió al cruzar el avión los Alpes después de un ataque contra Turín. Solo en el avión, Robinson se quedó atónito cuando vio que el fuego se apagaba y voló en solitario hasta la base, sin navegante ni mecánico de vuelo. Robinson fue posteriormente ascendido a *Grp. Capt.* y se le asignó el mando de la base de la RAF en Graveley, pero el 23 de agosto de 1943 perdió la vida durante una misión con una tripulación del 35º *Sqn.*

El último jefe del 35º *Sqn.* durante la época que la unidad estuvo equipada con los Halifax fue el Wg. Cdr. Sydney Patrick *Pat* Daniels DSO, DFC, que recibía a los recién llegados a la unidad con un hacha suspendida sobre sus cabezas. Daniels, que sólo tenía 23 años de edad, era un veterano de la Fuerza de Señaladores-Guías que había completado turnos de servicio en los Withleys (con el 58º *Sqn.*) y los Hampdens (con el 83º *Sqn.*) antes de incorporarse al 35º *Sqn.* A pesar de su juventud, demostró ser un líder nato y era tremendamente popular entre sus hombres, lo que hizo que permaneciese al mando cuando la unidad se transformó a los Lancasters. Cuando en marzo de 1944 se completó la transformación del 35º *Sqn.* terminó también la carrera del Halifax en la Fuerza de Señaladores-Guías.



En la Fuerza de Señaladores-Guías, al igual que en el resto de las unidades del Mando de Bombarderos, los tripulantes dependían muchísimo del duro trabajo de las tripulaciones de tierra, que trabajaban durante largas horas, a menudo en medio de unas condiciones de trabajo muy malas, para asegurarse de que los aviones estaban en perfecto estado. Los Halifax estaban diseñados para poder alojarse en los hangares en tiempo de paz, pero con las exigencias de la guerra, pasaban la mayor parte del tiempo dispersados a la intemperie.

LOS HALIFAX DE LA SECCIÓN DE OPERACIONES ESPECIALES

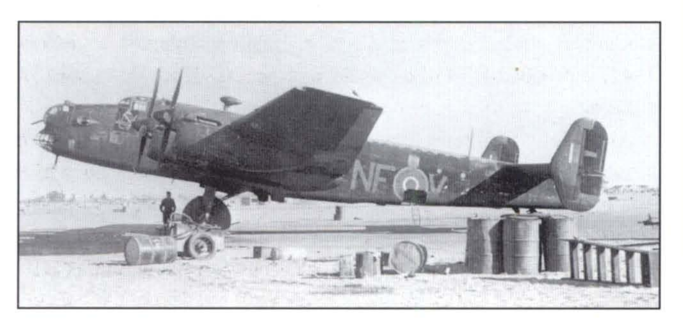
El fracaso de Alemania al intentar eliminar a Gran Bretaña antes de abrir un segundo frente en el Este resultó un error fatal. Inglaterra no sólo pudo mantener a los vitales recursos alemanes diversificados en 'teatros de operaciones colaterales' en el Mediterráneo y el norte de África, sino que también se convirtió, de hecho, en un insumergible portaaviones fondeado frente a las costas de Europa, desde el cual se montaban incursiones de bombardeo. Por lo tanto, Gran Bretaña se convirtió en un 'faro de esperanza' para los pueblos de los países ocupados.

Afortunadamente, también pudo ofrecer una ayuda más concreta, y creó una enorme organización –la Sección de Operaciones Especiales (SOE)–, cuya única finalidad era apoyar los movimientos de resistencia con instrucción, suministros, armamento, asesoramiento y un cierto grado de coordinación. Para su funcionamiento, la SOE requería hacer un uso extensivo de aviones, y para ello se crearon una serie de unidades especializadas encargadas de prestar dicho apoyo.

Al principio se utilizaron los Hudsons (y unos cuantos Havocs), pero ambos tipos de avión carecían del radio de acción necesario para adentrarse en profundidad dentro de la Europa ocupada. Desde octubre de 1941, los escuadrones especializados de la SOE se valieron de un nuevo avión de mayores capacidades. Tres desgastados Halifax de los primeros modelos fueron convertidos especialmente para el Mando de Fuerzas Aerotransportadas y comenzaron sus vuelos operativos, integrados en el 138° *Sqn.* con base en Newmarket, la noche del 7 al 8 de noviembre de 1941, cuando era el Wg. Cdr. Rudkowski el piloto de la primera misión. Los fuertes vientos frontales, complicaciones en el sistema hidráulico y la formación de hielo en las alas fueron los problemas que obligaron a Rudkowski a efectuar un aterrizaje forzoso en la neutral Suecia durante el viaje de regreso, pero él y su tripulación fueron repatriados al poco tiempo.

Aunque estos Halifax eran pilotados principalmente por tripulaciones polacas, y operaban fundamentalmente en apoyo de la resistencia polaca, también realizaron otras misiones. La noche del 28 al 29 de diciembre, por ejemplo, el *Flt. Lt.* Ron Hockey llevó a Checoslovaquia tres comandos (entre los cuales estaba el equipo cuya misión era asesinar a Reinhardt Heydrich). La plantilla de Halifax del escuadrón aumen-

En esta fotografía tomada en Fayid, Egipto, en diciembre de 1942, se ve al 'V-Victor' del 138º *Sqn.*, que fue el avión utilizado para infiltrar el equipo que tenía la misión de asesinar a Heydrich. Este aparato tiene un mástil deflector aerodinámico delante de la rueda de cola protegida y una escotilla de salida de paracaidistas en la parte posterior del fuselaje. El L9613, uno de los primeros B II construidos por Handlye Page (el quinto) mostraba un aspecto muy desgastado en diciembre de 1942.



tó a cinco aparatos en enero de 1942, y se unieron al 161º *Sqn.*, para formar un ala de servicios especiales (SD) para la SOE.

El 20 de abril, el *Wg. Cdr.* Farley y una tripulación polaca transportaron un equipo de la NKVD soviética hasta Austria, pero durante la ruta el aparato chocó contra una montaña, y se produjo así la primera baja de una tripulación de Halifax del escuadrón.

Obsesionado con aumentar la fuerza del Mando de Bombarderos, Arthur Harris se resistía incluso a ceder los tres destartalados Halifax a la SOE con exclusividad. Los Lancasters estaban todavía por llegar, y los Halifax (que entonces eran los únicos 'pesados' modernos) eran una mercancía muy apreciada. En consecuencia, los Halifax del 138º *Sqn.*, realizaban salidas de bombardeo ocasionales con el 3º Grupo siempre que era posible, y en todas las ocasiones en que fue necesario realizar un esfuerzo máximo.



La tripulación de tierra posa junto a su Halifax en Blida, en 1943. El 624º *Sqn.*, utilizaba el EB147, un B V Serie I (especial) modificado en fábrica, para misiones en apoyo de la SOE.

Como podía esperarse, los polacos estaban desesperados por devolver el golpe a los alemanes, y la noche del 29 al 30 de octubre, el W7774/'T', pilotado por el *Flg. Off.* Krol, despegó con la misión de bombardear el Cuartel General de la Gestapo en Varsovia. Consiguió encontrar el objetivo, pero abandonó el ataque, ante el temor de producir daños colaterales a sus ya muy castigados compatriotas. En lugar de ello, bombardeó el aeródromo de Okecie, lo cual supuso ¡la única incursión contra un objetivo polaco realizada por aviones de la RAF durante toda la guerra! Cuando volaba sobre el mar del Norte fue atacado por una pareja de Bf 110, pero consiguió aterrizar a salvo sobre el mar.

Las salidas de los Halifax realizadas por las unidades SD eran muy distintas a las de las operaciones de bombardeo de la fuerza principal o de los Señaladores-Guías. Inevitablemente estos aviones operaban en solitario, casi siempre volando a altitudes por debajo de los 10.000 pies (no llevaban oxígeno) y muchas veces a alturas mucho menores. Las medidas de seguridad eran muy estrictas, y normalmente sólo el piloto y el navegante conocían su destino. Además, con la tecnología de la época, los aviones de la SOE eran muy vulnerables, ya que si los agentes de la resistencia eran capturados con sus radios y sus libros de códigos, los alemanes podían 'hacerse cargo' de la operación, capturar a los agentes en el momento en que aterrizaban y derribar los aviones que les transportaban. Esto fue lo que ocurrió a los dos primeros agentes de la Sección de Operaciones Especiales que fueron enviados a Holanda en noviembre de 1942, y provocó la pérdida de 29 aviones del 138º *Sqn.* sobre Holanda antes de que terminase el mes de septiembre de 1943.

Al operar en solitario, con frecuencia volando a baja cota, las tripulaciones de los Halifax de la SOE consideraban la velocidad y la autonomía más importantes que la potencia de fuego defensivo (a pesar de los peligros a que tenían que enfrentarse), por lo cual se fabricó a toda prisa una versión más ligera y aerodinámica del Halifax. Ésta, el Halifax B II (SOE), tenía una mayor capacidad en sus depósitos de combustible, góndolas

motrices que ofrecían menor resistencia aerodinámica y un carenado metálico aerodinámico (el morro Tempsford, o de tipo Z) en lugar de la torreta del morro. Las torretas superiores y los conductos de expulsión de combustible situados bajo las alas fueron retirados para reducir la resistencia aerodinámica, y también desaparecieron las cubiertas apagallamas de los tubos de escape, al pintar los tubos de escape con una pintura especial resistente al calor. La mayoría de estos aviones tenían ruedas de cola retráctiles, y algunos de ellos llevaban instalado un 'cono de salida' aerodinámico alrededor de la puerta de paracaidistas. También se modificaron varios B II de la Serie IA para ser utilizados por la SOE.

En diciembre de 1942 el 161º *Sqn.* empezó la transformación a los Halifax. El escuadrón realizaba misiones desde Noruega hasta el norte de África y desde Francia a Polonia, aunque el centro de sus actividades siguió siendo Francia. Los Halifax también equipaban la 301ª *Flt.* (Operaciones Especiales), formada por personal polaco, la cual fue aumentada hasta la entidad de escuadrón en noviembre de 1944. Esta unidad centró sus actividades en apoyar al Ejército polaco del interior, pero también apoyó a grupos de resistencia en Creta, Italia y en el norte de Yugoslavia. Los Halifax B II Serie I (especiales) y los de la Serie IA también equiparon dos unidades desplegadas en el norte de África, el 148º *Sqn.* que operaba sobre los Balcanes desde marzo de 1943, y la *Flt.* 1575 (que se convirtió en 624º *Sqn.* en septiembre de 1943). La última unidad operó principalmente sobre el sur de Francia, pero también sobre Italia, Córcega, Checoslovaquia, Grecia y Yugoslavia.

En octubre de 1943, se decidió que los Halifax de la SOE serían sustituidos por Stirlings y reconvertidos a la configuración de bombardero, aunque, para entonces, empezaban a aparecer en el Mando de Bombarderos algunos sentimientos en contra del Halifax. Desde enero de 1944, los Halifax que quedaban en Tempsford empezaron a ser concentrados en el 138º *Sqn.*, mientras que el 148º iba utilizando cada vez más el Hudson.

La intensidad de las operaciones llegó a su punto álgido en la carrera para la preparación para el Día-D, y la sustitución prevista de los Halifax empezó a cambiar de sentido. De hecho, fue durante esta época cuando los anticuados B I de la Serie I (especial) fueron por fin sustituidos por los más modernos aparatos de versiones derivadas del B II. Además, la incapacidad de los Halifax B V para transportar una carga completa de bombas condujo a su inmediata reasignación a otros cometidos, y los B II de la SOE fueron reforzados (y en algunas unidades sustituidos) con B V Serie I (especiales) y Serie IA modificados de forma similar. Esto detuvo brevemente el plan para reequipar las unidades de la SOE con base en Inglaterra con Stirlings, ya que los B V eran unos Halifax inútiles para Harris.

Este Halifax B V Serie IA (especial) perteneciente al 624º *Sqn.*, lleva pintado en el morro un registro de misiones de bombardeo, aunque los símbolos de bombas corresponden en realidad a vuelos de infiltración de agentes y de lanzamiento de suministros en lugar de salidas de bombardeo.



El levantamiento de Varsovia comenzó el 1 de agosto de 1944, cuando el Ejército polaco del interior consiguió arrebatar a los alemanes el control de varias zonas de la ciudad. Una gran ofensiva soviética probablemente habría conseguido aliviar la presión sobre Varsovia, pero, manteniéndose a la expectativa, el Ejército Rojo pudo ver cómo alemanes y polacos (un enemigo nuevo y otro viejo)

se masacraban los unos a los otros. Los Halifax de la SOE empezaron a realizar misiones de lanzamiento de suministros el 4 de agosto, pero los aviones tenían que volar a muy baja altura para asegurarse de que lanzaban sus cargas sobre el bando correcto, y las bajas fueron catastróficas. Sólo en la primera noche, cuatro aviones del 148º *Sqn.* fueron derribados.

El mariscal del aire Slessor se negó a permitir más vuelos, pero fue obligado a autorizar que las tripulaciones polacas siguiesen realizando estas misiones a partir de la noche del 8 al 9 de agosto. La operación diezmó sus filas y consiguió muy pocos resultados, ya que la resistencia se derrumbó a finales de septiembre. Menos de la mitad de los suministros que se lanzaron pudieron llegar a sus manos.

Antes de que comenzase el año 1945, la liberación aliada de gran parte de la Europa ocupada había reducido la necesidad de infiltrar agentes y lanzar suministros a los diversos movimientos de resistencia. A partir del otoño de 1944, los simples vuelos de transporte, a menudo realizados a plena luz del día, habían empezado a ser las misiones predominantes, con lo que, por fin, algunas unidades pudieron reequiparse con Stirlings.

El 161º *Sqn.* cambió el centro de sus atenciones totalmente sobre Noruega y Dinamarca después de septiembre de 1944, se retiró progresivamente, casi al mismo tiempo, sus últimos Halifax, y empezó a realizar una proporción cada vez mayor de 'simples' vuelos de transporte. El 138º *Sqn.*, (el 'padre' de las unidades de la SOE) se había desecho de sus Halifax en agosto de 1944, y poco después volvió a integrarse en el 3º Grupo como unidad de bombarderos. El 624º *Sqn.* fue disuelto en septiembre de 1944, al haberse completado su misión principalmente enfocada en apoyo de la Francia ocupada.

Después del 28 de diciembre de 1944, la SOE prohibió que se efectuasen más vuelos en apoyo de los partisanos polacos, al parecer a petición de las fuerzas soviéticas que avanzaban inexorablemente. Poco después el 301º *Sqn.*, fue enviado de vuelta al Reino Unido desde el sur de Italia, en la primavera de 1945, y se le asignaron misiones de transporte. Sólo el 148º *Sqn.* siguió realizando misiones para la SOE 'a tiempo completo', especialmente en Italia y los Balcanes, aunque también realizó ocasionales operaciones de abastecimiento aéreo para las fuerzas soviéticas.

A principios de 1945, las operaciones del 148º *Sqn.* se centraron principalmente en el apoyo de los partisanos en el norte de Italia –que todavía estaba ocupada por los alemanes, y que todavía luchaba del lado del Eje–. Pero al adentrarse el año, la unidad empezó a infiltrar agentes en Austria y la región central de Checoslovaquia, así como a realizar misiones de apoyo directo a los ejércitos aliados que empezaban a penetrar en el norte de Italia.

El 148º *Sqn.* siguió operando hasta el final de la guerra en Europa, momento en que sus ya muy desgastados Halifax fueron finalmente retirados del servicio.



Uno de los mecánicos del 624º *Sqn.* recostado sobre la rueda de 'su' avión esperando la llegada de la tripulación de vuelo después de una salida nocturna. El avión es un B V Serie IA especial modificado para operaciones de la SOE.

EL 100º GRUPO

El 100º Grupo se constituyó el 8 de noviembre de 1943 a fin de coordinar los esfuerzos de las diversas unidades de 'Apoyo a Bombarderos' de la RAF. El 192º *Sqn.* se trasladó a Foulsham para integrarse en el 100º Grupo el 25 de noviembre, y sus Halifax fueron posteriormente empleados tanto en misiones de escucha electrónica y de interferencia radar (estas últimas realizadas frecuentemente en apoyo directo de las misiones de bombardeo de la fuerza principal o en incursiones de diversión). Los Halifax de Contramedidas Electrónicas (ECM) llevaban el equipo *Mandrel*, que interfería activamente los radares de alerta temprana alemanes, y que requería seis antenas de mástil rígidas alineadas en el centro de la panza del avión. También utilizaban el sistema *Window*, e incluso lanzaban bombas alojadas en las bodegas situadas en la parte interna de las alas del Halifax.

La unidad tardó poco en demostrar su utilidad para la campaña de bombardeos, y en el mes de enero de 1944 comenzó a recibir B II propulsados por motores Hércules, casi al mismo tiempo que esta variante era entregada a los primeros escuadrones de bombarderos de línea.

Otra de las unidades de apoyo a bombarderos que fue transferida al 100º Grupo fue el 199º *Sqn.*, que estableció su base en North Creake el 1 de mayo de 1944, desde donde operó inicialmente con Stirlings. Estos aviones nunca fueron considerados como algo más que un equipo operacional provisional, ya que ya se había decidido que el 100º Grupo estaría equipado completamente con Halifax como material estándar –el escuadrón fue reequipado con Halifax en febrero de 1945–. El 171º *Sqn.* se sumó a la orden de batalla del 100º Grupo el 8 de septiembre de 1944, se formó en North Creake a partir de la *Flt.* C del 199º *Sqn.*, y fue inmediatamente reequipado con Halifax. Los nuevos escuadrones solían re-



El Halifax BII del piloto australiano *Flt. Lt.* Matthews, del 192º *Sqn.* era uno de los más llamativos del Mando de Bombarderos. Este avión de inteligencia electrónica desempeñó un papel vital al evaluar los equipos y capacidades de las fuerzas de caza nocturna alemanas, y también participó en operaciones de interferencia y decepción. Un solo Halifax lanzando láminas *Window* era capaz de indicar una incursión de 50 aviones en el radar enemigo, y ello provocaría como respuesta el despegue de 150 cazas nocturnos, 10 de los cuales podía estimarse que se estrellarían al aterrizar.

alizar operaciones con los sistemas *Mandrel* y *Window*, y dejaban la tarea más especializada de investigación de transmisiones e interferencia de comunicaciones al 192º *Sqn.* (que siguió llevando a cabo también misiones *Window* y de Contramedidas Radar).



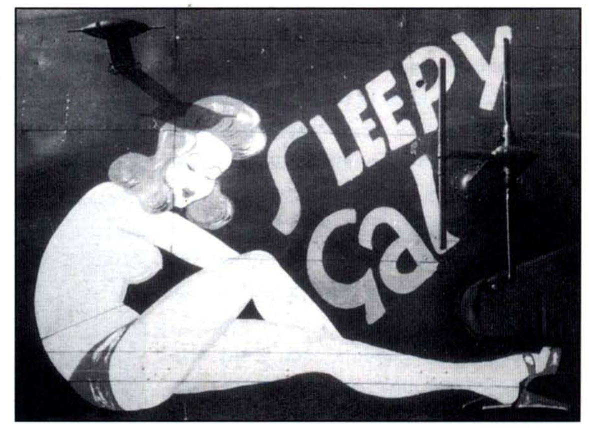
El *Jane* (en realidad el MZ913, con el código Z5-N) era el avión del piloto de la RAAF *Flt. Lt.* Ron Hines, que es el modelo utilizado para una de las figuras de pilotos que aparecen en este libro. El avión lleva unas antenas ABC debajo del morro y en la parte superior del fuselaje, y también se aprecian pequeños radomos de antenas a lo largo de las compuertas de bombas.

La última unidad de Halifax que fue transferida al 100º Grupo fue el 462º *Sqn.*, integrado por personal australiano, que pasó desde el 4º Grupo en diciembre de 1944. La unidad se trasladó desde Driffield a Foulsham y fue reequipada con Halifax modificados para llevar el nuevo equipo de interferencia radar *Airborne Cigar* ('cigarro aerotransportado', literalmente) que tenía dos prominentes antenas de mástil encima del fuselaje y otra situada en la parte inferior del mismo. Además, algunos aviones estaban equipados con el sistema norteamericano *Piperack*, que era un derivado del *Mandrel* y que cubría el espectro de los 60 a los 93 MHz (la banda en que operaba el radar *Liechtenstein*, instalado en muchos cazas nocturnos alemanes).

Normalmente los Halifax que utilizaban el sistema *Window* se desviaban de la fuerza principal para atraer a los cazas enemigos lejos del verdadero objetivo, y llevarles a las zonas patrulladas por los Mosquitos, antes de retirarse al cubierto de la pantalla creada por el sistema *Mandrel.* Mientras tanto, el *Airborne Cigar* se utilizaba para ocultar a los bombarderos de la fuerza principal del radar enemigo.

Cuando las defensas alemanas empezaron a desmoronarse, las operaciones del 100º Grupo aumentaron su ritmo, y los Halifax realizaban incursiones 'fantasma' para saturar las posibilidades de actuación de las fuerzas de caza nocturna que ya empezaban a desintegrarse. En ocasiones, el número de aviones de apoyo a bombarderos que se enviaba a una misión era superior al de bombarderos pesados. Por ejemplo, la noche del 22 al 23 de febrero de 1945, 35 Lancasters atacaron viaductos del ferrocarril, 86 Mosquitos bombardearon Berlín, Bremen y Efurt y 23 cazas nocturnos Mosquitos salieron de patrulla. Estos aviones estaban apoyados por no menos de 43 plataformas de apoyo a bombarderos, la mayoría de ellas Halifax.

Muchos de los Halifax con base en Foulsham lucían elaborados (aunque a menudo ligeramente subidos de tono) dibujos en el morro. ***SLEEPY Gal*** decoraba el morro de uno de los Halifax del 192º *Sqn.* a principios de 1945.



Los Halifax también participaron en misiones de guerra electrónica en Extremo Oriente, ya que en mayo de 1945 se formó la 1341ª *Flt.* en Digri, que operó en misiones de inteligencia electrónica hasta el final de las hostilidades, en que pasó a realizar cometidos de transporte. Los Halifax siguieron siendo utilizados para operaciones de apoyo a bombarderos después de la guerra, y fundamentalmente formanron parte de la recién creada Sección de Guerra Radio, en Watton. Esta unidad se creó a partir del núcleo del 192º *Sqn.* cuando éste fue disuelto. Los últimos Halifax fueron dados de baja para el servicio en febrero de 1947.

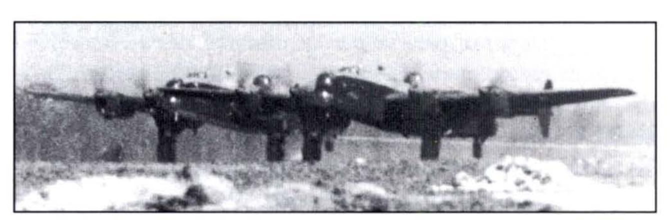
UNIDADES DE TRANSPORTE Y FUERZAS AEROTRANSPORTADAS

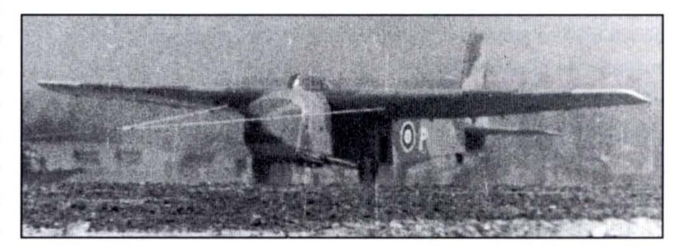
Durante la *Blitzkrieg* lanzada por Hitler en 1940 el empleo en masa de fuerzas paracaidistas resultó un éxito tal que provocó que los británicos desarrollasen a toda prisa una fuerza de similares características, en la cual los anticuados Whitleys fueron puestos de nuevo en servicio para lanzamientos paracaidistas y para remolcar planeadores. Pero pronto se hizo patente que era necesario sustituirlos – principalmente con el fin de poder remolcar los enormes nuevos planeadores Hamilcar para transporte de carros de combate–.

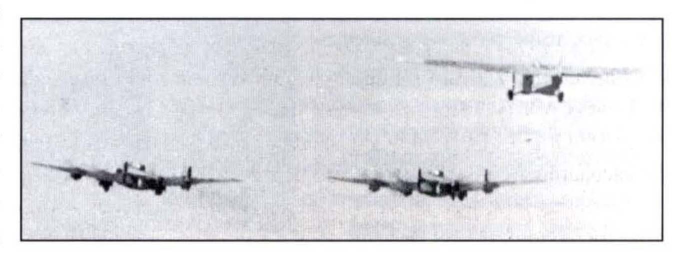
En octubre de 1941, la Unidad de Desarrollo de Fuerzas Aerotransportadas, con base en Ringway recibió también su primer Halifax, el R9435, que había sido modificado al instalarse en él una escotilla circular para lanzamiento de paracaidistas. La unidad desarrolló rápidamente el cono de salida aerodinámico, el torno estático de recuperación de cable y el gancho de remolque, que acabaron siendo instalados en todos los Halifax de las Fuerzas Aerotransportadas. Antes de que empezase el mes de diciembre de 1941, la unidad contaba ya con cinco Halifax, que inmediatamente empezaron a realizar pruebas con los nuevos planeadores Horsa y Hamilcar.

El Halifax hizo su debut operativo como remolcador de planeadores el 17 de noviembre de 1942, cuando dos aparatos del Ala 38 remolcaron dos planeadores Horsa hasta Noruega para realizar un ataque de comandos contra las instalaciones de producción de óxido de deuterio ('agua pesada') para el programa de fabricación de la bomba atómica nazi. El primer Horsa se estrelló al aterrizar, y causó la muerte a ocho de sus ocupantes, miembros del 16º de Ingenieros Reales, así como heridas a otros cuatro. Estos últimos fueron ejecutados en el lugar del accidente por un médico alemán, y los que habían conseguido salir ilesos fueron capturados días después y ejecutados. El segundo Horsa, y sus ocupantes corrieron una suerte parecida (cuatro comandos fueron envenenados por la

El pesado Hamilcar podía ser remolcado por un solo Halifax, pero, como muestra esta secuencia, también se hicieron pruebas con una pareja de remolcadores, uno de los cuales regresaría a la base después del despegue.









El A V era esencialmente un B V Serie IA con un gancho de remolque situado detrás de la rueda de cola y una compuerta de paracaidistas situada en la parte inferior del fuselaje.

Gestapo en el hospital), mientras que el Halifax que les remolcaba se estrelló contra un acantilado poco después de haberlo soltado. Algún tiempo después, miembros de la resistencia y personal de la SOE consiguieron finalmente atacar la planta de fabricación de 'agua pesada'.

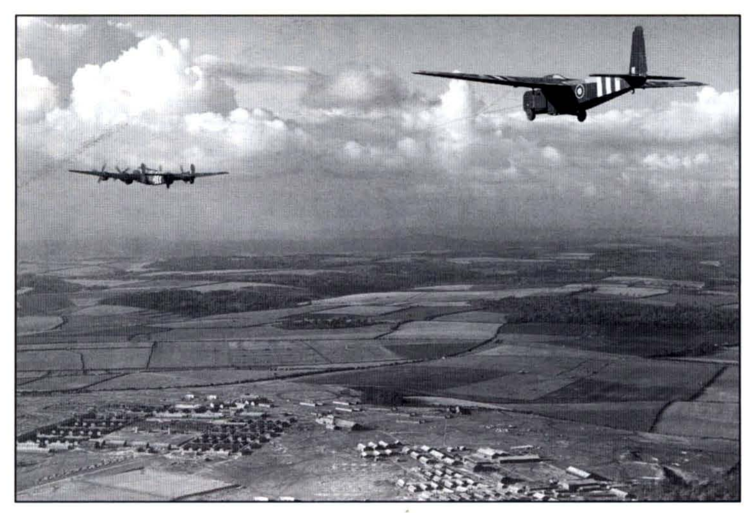
Los Halifax empezaron a sustituir a los Whitleys del Ala 38 del Mando de Cooperación con el Ejército, en febrero de 1943, y el 295° *Sqn.* fue la primera unidad es ser reequipada. Esta unidad realizó misiones de remolcado de planeadores, lanzamientos de octavillas, e incluso realizaron también 'puras' salidas de bombardeo, entre las cuales estuvo un ataque, la noche del 19 al 20 de febrero, contra una estación de transformadores francesa situada en Distre. Poco después, se asignó otra tarea a la unidad: transportar Horsas vacíos al norte de África para ser utilizados en la invasión de Sicilia que tendría lugar entre mayo y junio de 1943.

La mayor parte de ellos siguieron la ruta desde Portreath hasta Salé, en Marruecos, para lo cual fueron asignados a la unidad de navegantes del Mando Costero, con el fin de garantizar una navegación precisa en el largo y difícil vuelo sobre el mar. Se produjeron numerosos incidentes en los que algunos Horsas se vieron obligados a desengancharse y aterrizar sobre el mar.

Siete Halifax remolcadores de Horsas participaron en el asalto inicial contra Sicilia entre el 9 y el 10 de julio (operación *Ladbroke*), y otros cinco en la operación *Fustian*, entre el 13 y el 14 de julio, que fue el último salto aerotransportado de la campaña. Un Halifax fue derribado por los disparos antiaéreos en esta última operación, pero varios planeadores alcanzaron sus objetivos. Durante la operación *Elaborate*, el 295° *Sqn.* siguió transportando planeadores al norte de África. El 17 de septiembre, una de estas parejas de remolcador y planeador, fue atacada por unos ocho Ju 88. El piloto del planeador, en un gesto de supremo sacrificio, se desenganchó del avión remolcador y el Halifax (pilotado por el *Flg. Off.* Norman) pudo escapar del ataque de los Ju 88, sufrió importantes daños pero consiguió llegar a su destino. El Halifax dejó tras de si un Ju 88 en el agua, derribado por el Sgto. Grant –este ametrallador trasero fue después condecorado con una DFM por esta victoria–.

La última pareja de remolcador y planeador partió hacia Salé el 23 de septiembre, y en octubre el 295° *Sqn.* inició la transformación a los Albemarle. Diez de sus tripulaciones de Halifax fueron designadas para constituir la *Flt.* A, núcleo del nuevo 298° *Sqn.*, y 12 procedentes del 297° constituyeron la *Flt.* B. El 4 de noviembre la nueva unidad contaba con 17 Halifax A V (y 7 Horsas). Para entonces, el Ala 38 se había convertido en 38° Grupo, al ser reforzado su único escuadrón de Halifax con cuatro escuadrones de Stirlings y cuatro más de Albemarles.

Aquel mismo mes se iniciaron los entrenamientos con el descomunal planeador Hamilcar, y el escuadrón también se dedicó a adiestrarse en el



Un Halifax A V propulsado por motores Merlin 22 (con hélices de cuatro palas) vela junto a un planeador Hamilcar que flota serenamente detrás de él. Ambos aparatos están decorados con las franjas del Día-D.

lanzamiento de bultos de carga, y en el transporte de *jeeps* y cañones de 75 mm. que colgaban de las antiguas bodegas de bombas. Las tripulaciones de los Halifax también tuvieron que acostumbrarse a lanzar patrullas de paracaidistas cada vez mayores (de hasta 30 hombres), todo ello como preparación para la invasión del continente europeo.

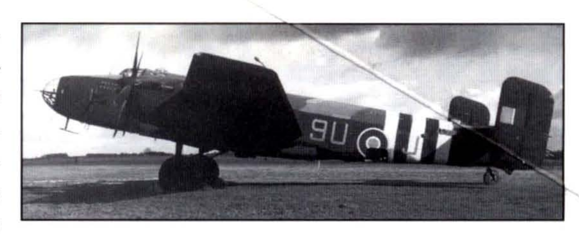
El 298º continuó creciendo cada vez más, hasta que, el 16 de marzo de 1944, su *Flt.* C se dividió para constituir el núcleo del 644º *Sqn.* –cada unidad tenía una plantilla de 18 Halifax (más 2 de repuesto)–. Los aviones fueron equipados con los sistemas *Gee* y *Rebecca* Mk II para permitirles una mayor precisión en la navegación, y sus problemáticos motores Merlin XX fueron sustituidos por los más fiables Merlin 22. Sólo los aviones propulsados por los Merlin 22 fueron autorizados a remolcar a los corpulentos Hamilcar.

La víspera de la operación *Overlord*, seis Halifax remolcaron los Horsas que capturaron los puentes sobre el río Orne y el canal de Caen, y después realizaron un bombardeo de diversión sobre una fábrica de cemento de Caen. Cuando llegó la mañana del Día-D, cada una de las dos unidades de Halifax remolcó 15 Horsas y un par de Hamilcares a través del Canal. Uno de los Halifax fue derribado, pero sus tripulantes del 298º *Sqn.*, pudieron ser rescatados. Más tarde, aquel mismo día, ambas unidades participaron en la operación *Mallard*, y remolcó cada una de ellas 15 Hamilcares y un Horsa para reforzar a las tropas aerotransportadas que ya estaban en Francia. El 298º *Sqn.* perdió otro Halifax, pero su tripulación pudo aterrizar a salvo en aguas del Canal.

Entre el 10 y el 27 de junio, los Halifax del 38º Grupo realizaron un sinfín de vuelos de reabastecimiento, a veces lanzando cargas en paracaídas, y otras remolcando planeadores cargados con suministros. En una ocasión, un Halifax llegó a remolcar un Hamilcar repleto de alas de Spitfire con destino a una pista de aterrizaje de la cabeza de playa. Los escuadrones siguieron realizando misiones de reabastecimiento a lo largo de finales del verano y durante el otoño, pero también estuvieron intensamente dedicados a apoyar a grupos del SAS y de la SOE que operaban tras las líneas enemigas.

Los Halifax desempeñaron un papel muy importante en la fallida operación *Market Garden*, cuyo objetivo era conquistar y ocupar el puente sobre el Rhin situado en Arnhem, en Holanda. A pesar de que fue un fracaso muy sonado, durante esta operación fueron transportados en planeadores 4.500 hombres, 95 piezas de artillería y 544 *jeeps* hasta un punto situado algo más de 100 kilómetros detrás de las líneas enemigas. No se perdió ningún Halifax, aunque muchos de ellos fueron alcanzados por el fuego antiaéreo.

Las dos unidades de Halifax del 38º Grupo estaban entonces empezando a ser reequipadas con A III y A VII propulsados por motores Hércules, lo cual hizo posible que los escuadrones 296º y 297º fuesen reequipados con sus antiguos A V. Estas unidades siguieron utilizando los



Este A V del 644º *Sqn.* muestra indicios de haber sido intensamente utilizado en apoyo de los desembarcos del Día-D. Este avión lleva un registro de misiones formado con la insignia de Pegaso, de las Fuerzas Aerotransportadas, en miniatura.

A V con motores Merlin hasta febrero de 1945, cuando fueron equipados con A III. Para la operación *Varsity*, se utilizó una fuerza combinada para remolcar 72 Horsas y 48 Hamilcares que transportaron a miembros de la 6ª División Aerotransportada norteamericana hasta sus zonas de desembarco situadas en las cercanías de Wesel. Cinco Halifax fueron derribados por las piezas antiaéreas, pero la operación fue un gran éxito, al igual que las posteriores misiones de reabastecimiento.

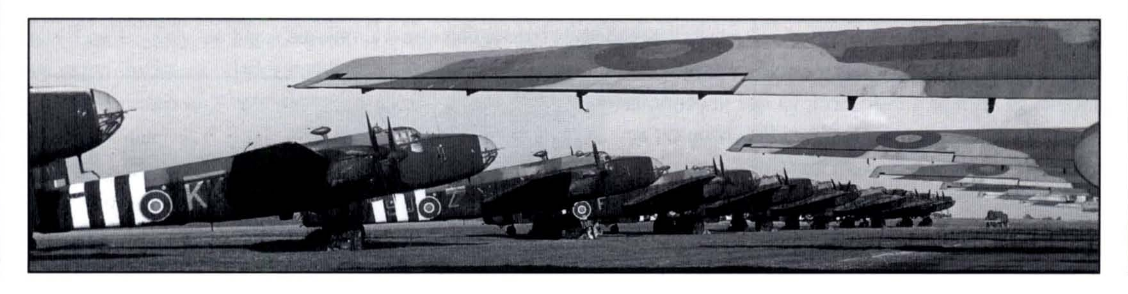
Inmediatamente después de la rendición de los alemanes tanto en Dinamarca como en Noruega, los Halifax fueron utilizados para transportar a las tropas británicas que debían supervisar la transición para que las autoridades locales asumiesen de nuevo el control (operaciones *Schnapps* y *Doomsday*, respectivamente). El Halifax estaba destinado a seguir siendo el caballo de batalla de las Fuerzas Aerotransportadas, y continuó en servicio hasta ser sustituido por el Hastings en 1948.

Servicio en el Extremo Oriente

En octubre de 1944, dos Halifax A II habían sido enviados a la India para realizar pruebas con las Fuerzas Aerotransportadas de Extremo Oriente, con unos magníficos resultados a pesar de las elevadas temperaturas con que se encontraron. Es interesante señalar que los Halifax soportaban aquel clima mejor que los planeadores que remolcaban, cuyas estructuras de madera se encogían, se retorcían o se rompían a causa del calor. Estos aparatos prestaron servicio en la 1577ª *Flt.*, que anteriormente había evaluado el Lancaster y el Halifax B V en las condiciones reinantes en la India, para llegar a la conclusión de que los Halifax propulsados por motores Merlin eran muy superiores, aunque sus planos fijos de deriva eran demasiado grandes y tenían tendencia a inclinarse en dirección al viento, como una veleta, debido a sus grandes superficies rectangulares verticales. Tras las pruebas de remolcado de planeadores, la 1577ª Flt siguió operando en misiones de transporte de Fuerzas Aerotransportadas, principalmente remolcando Hamilcares repletos de carga por toda la India.

Con el fin de las hostilidades en Europa, 24 Halifax A VII del 298º Sqn (todos ellos equipados con los depósitos ventrales adosados de carga de 1.360 Kg.) fueron enviados a Raipur en julio de 1945, con la intención de que formasen parte de la fuerza Tigre que participaría en el planeado asalto contra Japón. Poco después de su llegada a la India, estos Halifax fueron equipados con depósitos de carga adosados más grandes, de 3.628 Kg. A partir de septiembre, el escuadrón cambió su cometido en las Fuerzas Aerotransportadas para ocuparse de misiones de transporte en general.

Varios Halifax A 5 en Tarrant Rushton el Día-D. Los códigos '9U' pertenecen al 644º *Sqn.* y el '8T' al 298º *Sqn.* Todos los aparatos llevan montadas en el morro 'ametralladoras de disuasión'.



EN EL MANDO COSTERO

Alguien dijo alguna vez que un solo bombardero cuatrimotor asignado al Mando Costero causó 20 veces más daño a la economía y al aparato bélico alemán que el que podría haber hecho en misiones de bombardeo de la fuerza principal. Es probable que esta opinión sea correcta, pero durante aquella época éste no era así: sus operaciones se consideraban 'de segunda'.

Pero al avanzar la guerra, la utilidad del Mando Costero en la lucha contra los U-boote alemanes y para garantizar la seguridad de los convoyes se hizo cada vez más evidente. La lucha contra los submarinos se libraba en alta mar en el Atlántico y desde las costas noruegas hasta el sur del golfo de Vizcaya, por lo cual las limitadas fuerzas de este mando debían cubrir un frente tremendamente amplio.

Por esta razón, a partir de octubre de 1942, algunas unidades de Halifax y Lancasters del Mando de Bombarderos fueron agregadas temporalmente al Mando Costero. El primero de estos destacamentos, que estableció su base en Beaulieu, estaba compuesto por los escuadrones 158º (con cinco Halifax) y el 405º (con 15). El 158º *Sqn.* regresó al Mando de Bombarderos en diciembre, pero el 405º permaneció hasta marzo de 1943, y atacó varios submarinos así como numerosos puertos franceses durante el periodo que duró su agregación.

Estas agregaciones temporales fueron sólo el comienzo. En vista de la desaprobación y hostilidad de Harris, el Mando Costero consiguió que se le asignasen en propiedad dos unidades de Halifax, por lo que los escuadrones 58º y 502º cambiaron sus anticuados Whitleys por Halifax B II en diciembre de 1942 y enero de 1943, respectivamente. A partir del mes de febrero los aparatos fueron equipados con el radar de exploración ASV III, así como con el primitivo receptor de alerta radar *Boozer*. Después de que se les efectuaron todas las modificaciones para adaptarlos a las necesidades del Mando Costero, los aparatos cambiaron su designación por la de GR II.

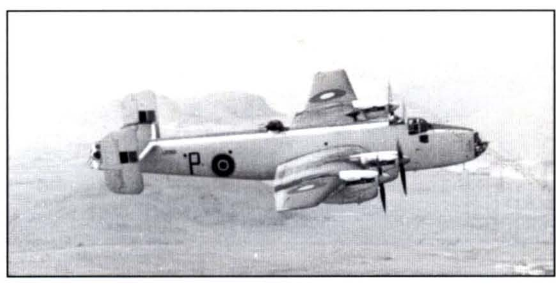
Los Halifax, armados con seis cargas de profundidad de 113 Kg. y equipados con depósitos de combustible adicionales alojados en la bodega de bombas, se dedicaron a realizar patrullas de guerra antisubmarina de larga distancia –especialmente sobre el golfo de Vizcaya, donde con frecuencia se producían encuentros con cazas alemanes de gran radio de acción–.

El 502º *Sqn.* consiguió la primera victoria contra un submarino que debía atribuirse a un Halifax el 29 de marzo de 1943, pero la tripulación que lo consiguió se vio obligada a saltar en paracaídas durante su regreso a Inglaterra, ya que la continua y cerrada capa de nubes les impidió encontrar su base (en St. Eval, en la costa norte de Cornualles), o cualquier otro lugar adecuado para aterrizar. El 58º *Sqn.* inauguró su registro el 7 de mayo de 1943 al hundir el U-663. Ésta sería la primera de tres



Las hélices de cuatro palas identifican este avión como un GR II del Mando Costero, a pesar del camuflaje estándar del Mando de Bombarderos. No está equipado con el radar ASV ni con la torreta de ametralladoras ventral Preston-Green.

victorias semejantes conseguidas por la unidad durante aquel mes, ya que fue seguida por el hundimiento del U-528, cuatro días después, y el del U-463 el 15 de mayo. El día 16 de mayo, otro Halifax del 58º *Sqn.* hundió el submarino italiano *Tazzoli*. Finalmente, el último día del mes, la unidad compartió la destrucción del U-563, la cual fue completada por otro Halifax del 58º *Sqn.* y Sunderlands de los escuadrones 10º y 228º.



El Halifax Met V Serie IA LK966 fue entregado al 518º *Sqn.* en enero de 1944, y aquí se le ve volando cerca de su base de Tiree. En este avión existía un alto contraste entre sus superficies superiores pintadas de color gris oscuro marino y sus superficies inferiores de color blanco.

El Halifax era un blanco relativamente fácil para los cazas enemigos, aunque a veces conseguía demostrar que era capaz de defenderse. A principios de abril de 1943, por ejemplo, un aparato del 58º *Sqn.* consiguió salir airoso de un encuentro con siete Ju 88 que duró 47 minutos, al alcanzar con sus disparos a tres de los aviones enemigos antes de que éstos desistiesen del combate. El Halifax regresó a la base con un orificio de bala le atravesaba el plano de cola y tres pequeños arañazos en el carenado de una torreta. Para aumentar el armamento defensivo del Halifax, a partir de mediados de 1943 se le había instalado una ametralladora de 12,70 mm. montada en el morro, que resultaba especialmente útil para suprimir el fuego antiaéreo de los submarinos alemanes en superficie. A lo largo de la guerra, también se fueron refinando los procedimientos tácticos.

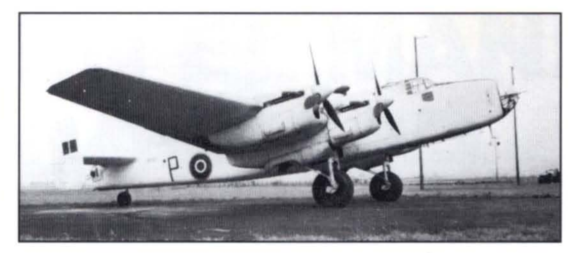
El 5 de diciembre de 1943, los escuadrones 58º y 502º se trasladaron a St. Davis, en la costa galesa, donde formaron un ala de Halifax de la que formaba parte la primera unidad meteorológica equipada con este avión y cuya base estaba en el cercano aeródromo satélite de Brawdy.

Las operaciones continuaron con su ritmo anterior hasta agosto de 1944: realizaron patrullas antisubmarinas, ataques contra el tráfico marítimo y salidas de reconocimiento armado. Entonces, los objetivos empezaron a escasear en aguas francesas, y los dos escuadrones fueron trasladados de nuevo, esta vez a Stornoway, en las Hébridas exteriores. A partir de octubre, los escuadrones se concentraron en los ataques nocturnos contra el tráfico marítimo en los estrechos de Kattegat y Skaggerak, para realizar operaciones de interdicción contra el tráfico marítimo entre Alemania, Dinamarca y Noruega, en las que consiguieron cierto grado de éxito. Los objetivos eran localizados mediante el sistema ASV, antes de efectuar ataques de iluminación con bengalas y emplear la eficaz combinación de las bombas de 273 Kg. y el visor de bombardeo Mk XIV.

Los escuadrones 58º y 502º cambiaron finalmente, en febrero y marzo de 1945, sus Halifax propulsados por motores Merlin por GR II equipados con motores Hércules y continuaron realizando misiones constantemente, principalmente contra el tráfico marítimo. En marzo se alcanzó la cifra récord de 101 ataques (lo cual dio como resultado el hundimiento de un tonelaje estimado de 5.998 toneladas), y se perdieron sólo cuatro aviones. Los éxitos y las bajas siguieron a este ritmo trepidante hasta el mes de mayo. Ambas unidades hundieron sus últimos barcos el 3 de mayo, y fueron disueltas al mismo tiempo el día 25 de ese mismo mes.

Los Halifax Meteorológicos

Las previsiones meteorológicas exactas eran vitales en el planeamiento de todas las operaciones, y la obtención de datos fiables imponía realizar salidas de larga distancia. Los aviones calibraban con detalle la pre-



Otra vista del LK966, esta vez en su base de Tiree después de que fuese tomada la fotografía en vuelo. El 518º *Sqn.* se trasladó al Irlanda del Norte poco después del final de la guerra, aunque, para entonces, este avión había sido transferido al 520º *Sqn.*, con base en Gibraltar, y se perdió (el 24 de noviembre de 1944).

sión barométrica, temperatura y humedad, y elaboraban registros meteorológicos, en los que se consignaba la cubierta de nubes y la dirección y velocidad el viento. Este cometido fue asignado inicialmente a los Hampdens, pero estos aparatos tenían un radio de acción reducido, eran pequeños, estrechos y vulnerables, por lo que, en julio de 1943, el 518º *Sqn.* fue reequipado, en Stornoway, con Halifax especialmente modificados, y trasladado a Tiree (una base situada en una isla frente a la costa Oeste de Escocia) en septiembre. El 517º *Sqn.* fue reequipado con Halifax B V convertidos (conocidos como Met V) en agosto de 1943, en St. Eval, lo que lo convirtió en el primer escuadrón meteorológico de Halifax en realizar salidas operacionales.

Los Met V fueron transformados por Cunliffe-Owen para utilizar el sistema *Gee* y/o el sistema *Loran* para realizar una navegación precisa, y también estaban equipados con radio-altímetros de precisión y un sicrómetro para medir la temperatura y la humedad. Algunos aparatos llevaban un derivómetro B3, mientras que otros utilizaban un radar ASV II.

El empleo de los Halifax permitió el uso de observadores meteorológicos especializados, lo que dejó a los navegantes libres para dedicarse por completo a la ya difícil tarea de la navegación precisa sobre la superficie del mar. El 517 *Sqn.* realizaba una ruta triangular conocida como 'Epicure B' desde Brawdy, sincronizada para que el punto terminal se alcanzase a medio día y, de nuevo, a media noche, mientras que el 518º *Sqn.* efectuaba 'simples vuelos de ida y vuelta' conocidos por el nombre de 'Mercer' siguiendo una ruta de temperatura constante de 265º K (temperatura absoluta) hasta una distancia de 700 millas náuticas de su base.

El tercer escuadrón meteorológico de Halifax, el 520º, con base en Gibraltar, realizaba misiones con un perfil de 'ida y vuelta' similar conocidas por el nombre de 'Nocturnal'. En estas salidas, el avión realizaba una serie de ascensos y descensos de gran ángulo hasta determinados niveles de presión, y tomaba lecturas a nivel del mar cada 100 millas náuticas. Al final de cada manga, realizaba una ascensión circular hasta los 22.000 pies. Los datos meteorológicos se codificaban y se enviaban en grupos de cinco cifras. El 518º *Sqn.* recibiría posteriormente (a partir de febrero de 1944) la orden de volar a lo largo de una ruta triangular 'Bismuth' (de temperatura constante de 270º K a lo largo de 550 millas náuticas, 045º K a lo largo de 400 millas náuticas) con su vértice cerca de Islandia.

Los escuadrones meteorológicos de Halifax tenían a gala cumplir su misión hiciese el tiempo que hiciese. Durante el año 1944, por ejemplo, el 518ª *Sqn.* sólo dejó de realizar sus cometidos dos días. Sólo uno de sus aviones llegó a perderse a causa de la acción del enemigo, pero muchos otros cayeron víctimas de accidentes o del mal tiempo. Al final de la jornada, dado que el motor Merlin no era el adecuado para esta misión, que implicaba un esfuerzo prolongado para obtener el máximo radio de acción, era corriente que los aviones regresasen con sólo tres motores funcionando.

El Halifax desempeñaría un importante papel en el Mando Costero como avión meteorológico durante varios años después de la guerra.

Este Halifax Met V lleva el código 'X9-' correspondiente al 517º *Sqn.*, pero aquí lo vemos en el cementerio de Halifax en Rawcliffe, inmediatamente después de la guerra. Aunque era inusual en un avión meteorológico, tiene una torreta Preston-Green debajo del fuselaje.



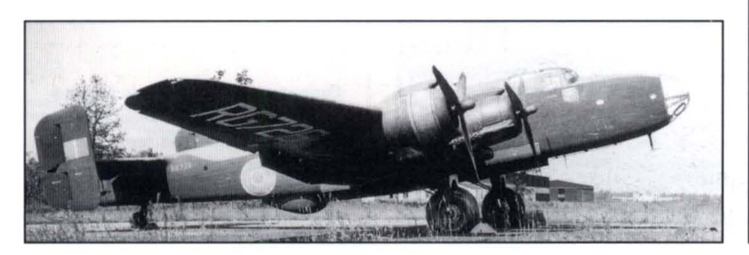
EL FINAL

El Halifax estaba ya en declive cuando la guerra estaba llegando a su fin, al tiempo que el Mando de Bombarderos llevaba a cabo una estandarización gradual con el Lancaster. La decisión de sustituir al Halifax se había tomado muchos años antes, y se había basado en el historial de combate de las primeras versiones propulsadas por motores Merlin. En absoluto se tuvieron en cuenta las prestaciones mejoradas de los Halifax propulsados por motores Hércules, ni la versatilidad y adaptabilidad del aeroplano fabricado por Handley Page.

Por lo tanto, cuando llegó el Día de la Victoria en Europa, el 6º Grupo (que el 1 de enero estaba compuesto por 14 unidades de Halifax) fue reducido a sólo cinco escuadrones totalmente equipados con Halifax. En otro había 21 Halifax y un Lancaster (¡el primero de muchos!), mientras que otros cuatro escuadrones estaban equipados con Lancasters, pero todavía tenían algunos Halifax pendientes de ser retirados del servicio, y las cuatro unidades restantes sólo tenían Lancasters a su cargo. En resumen, el 6º Grupo iba camino de convertirse en una unidad completamente equipada por Lancasters. No cabe duda alguna de que el 4º Grupo habría seguido el mismo camino si la guerra hubiese durado más tiempo.

El insaciable apetito por los Lancasters de los escuadrones de combate del Mando de Bombarderos hizo que el 100º Grupo, el Mando Costero y las Fuerzas Aerotransportadas continuasen empleando el Halifax, que siguió en producción. De hecho, el espacioso y confortable fuselaje de este avión, y sus excelentes prestaciones a grandes distancias, le convertían en la opción preferida para las misiones de contra medidas electrónicas, inteligencia electrónica, ASV, y meteorológicas, y en ellas no era, de ningún modo, la segunda opción. Pero una vez que la guerra hubo terminado, había un enorme número de Lancasters excedentes y muchos menos Halifax, y hubo grandes presiones para que todos los mandos se estandarizasen con el Lancaster, antes de la introducción del Lincoln y el Shackleton, y los primeros bombarderos a reacción.

Aunque era indiscutible que el Halifax era un avión de patrulla marítima mejor que el Lancaster, era bastante lógico que se adoptase el Lancaster en su lugar, una vez que la guerra hubo acabado. El Lancaster siguió asignado a misiones de bombardeo y reconocimiento, mientras que los York formaban la espina dorsal del Mando de Transporte y los Lincoln fueron como bombarderos de transición para el Mando de Bombarderos. En estas circunstancias, muchos consideraron que mantener otro tipo de avión para el Mando Costero, aun cuando fuese superior en algunos aspectos, tenía poco sentido. No obstante, los Halifax siguieron



Los números de serie pintados en la superficie inferior de las alas, como en este B VI, reaparecieron poco después del final de la guerra. El bombardero Halifax desapareció de la escena muy rápidamente, aunque este tipo de aviones continuaron prestando servicio en el Mando Costero y en las Fuerzas Aerotransportadas durante algunos años.

prestando servicio en el Mando Costero, aunque su número se fue reduciendo paulatinamente, y sólo en misiones de reconocimiento meteorológico. El último Halifax del Mando Costero, el Met 6 RC841, efectuó su último vuelo operativo (desde Gibraltar hasta la base de la 48ª Unidad de Mantenimiento en Hawarden) nada menos que el 17 de marzo de 1952.



El Halifax también disfrutó de una breve carrera con distintivos civiles después de la guerra. Este es uno de los Haltons de la compañía aérea BOAC. Otros Halifax prestaron servicio en compañías más pequeñas, y participaron en el puente aéreo de Berlín.

Las ventajas del Halifax para misiones aerotransportadas, y en condiciones de 'calor y altura' eran todavía más concluyentes. Cuando los Lancasters del 617º *Sqn.* y los Halifax del 298º actuaron hombro con hombro en la India, se pudo comprobar que los primeros tenían tal tendencia a sobrecalentarse que tenían que superar una inspección previa antes de arrancar y debían ser estacionados cerca de las pistas –los Halifax no tenían esos problemas–.

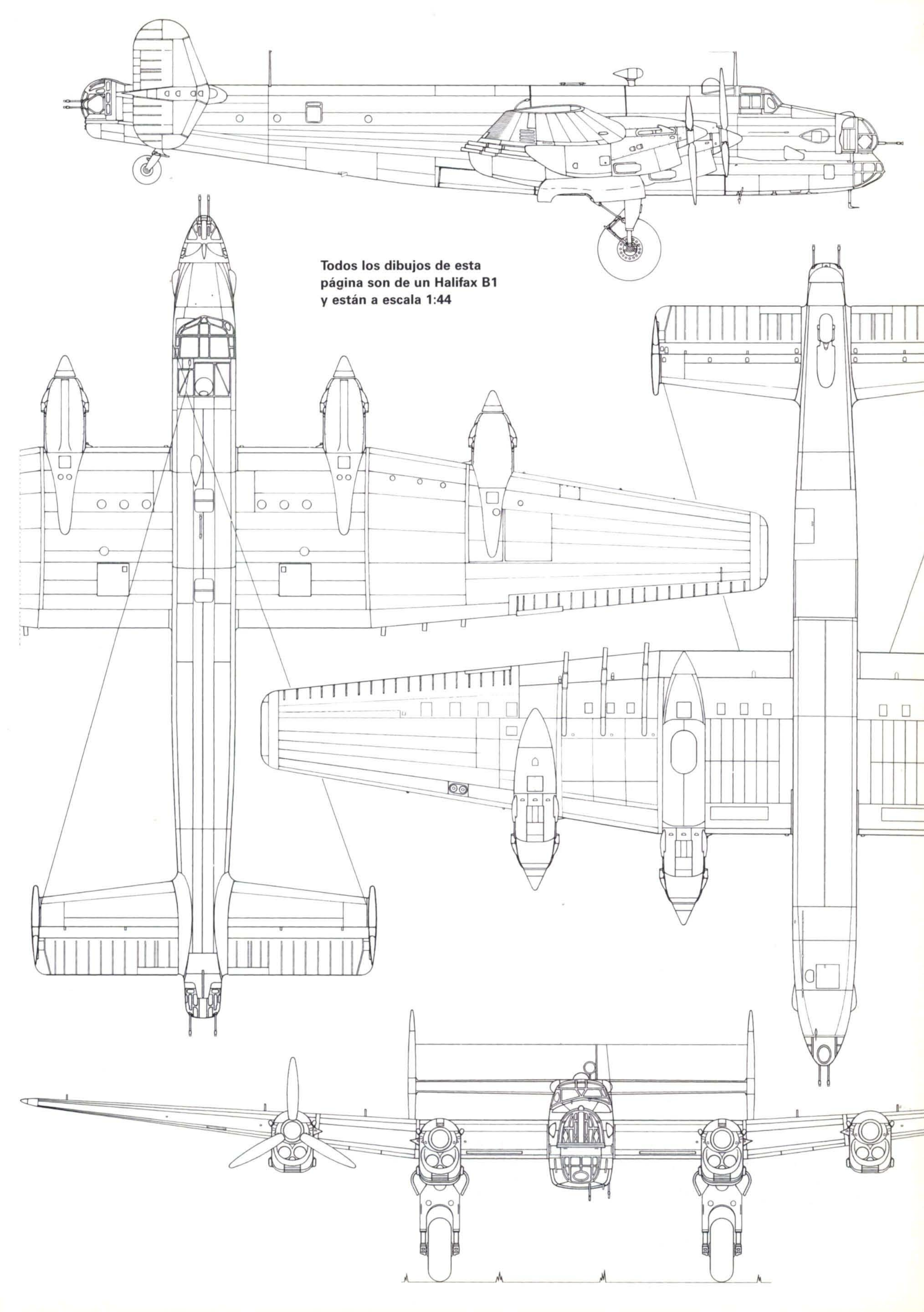
Por esta razón, los A VII y los A IX continuaron en servicio hasta la introducción del Hastings, y los últimos ejemplares no desaparecieron de las unidades hasta octubre de 1948. Los Halifax civiles también tomaron parte en el puente aéreo de Berlín, mientras que un pequeño número de aparatos de la RAF prestó servicio en unidades de desarrollo, pruebas e instrucción de las Fuerzas Aerotransportadas hasta 1954. Precisamente ése fue también el año en que la Fuerza Aérea paquistaní retiró el último de sus bombarderos Halifax, aunque unos cuantos de ellos pudieron continuar en servicio en Egipto.

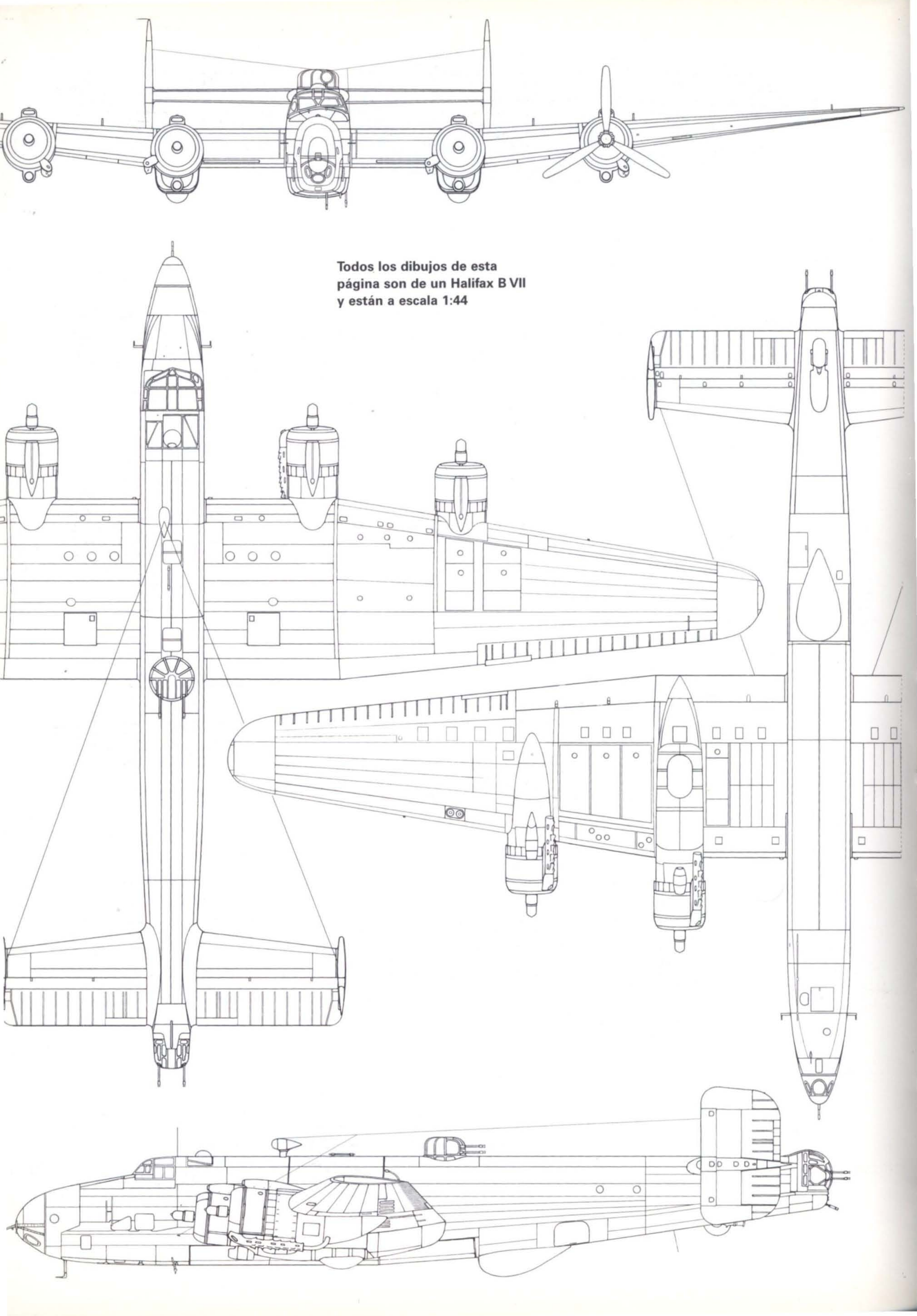
Sería interesante especular qué habría pasado con los Halifax si no se hubiesen lanzado las bombas atómicas. La fuerza Tigre (creada para terminar la guerra en el Pacífico) tenía previsto utilizar Lancasters, pero la clara superioridad del Halifax en climas cálidos probablemente habría obligado, o impuesto, un cambio. Pero no fue ése el caso, y ningún Halifax continuó en servicio durante bastante tiempo para que nadie se diese cuenta de que sería bueno conservar uno de ellos para la posteridad. En contraste, la Marina de Guerra francesa y la RCAF mantuvieron Lancasters en servicio hasta los años sesenta lo cual aseguró que algunos se conservaron para los museos.

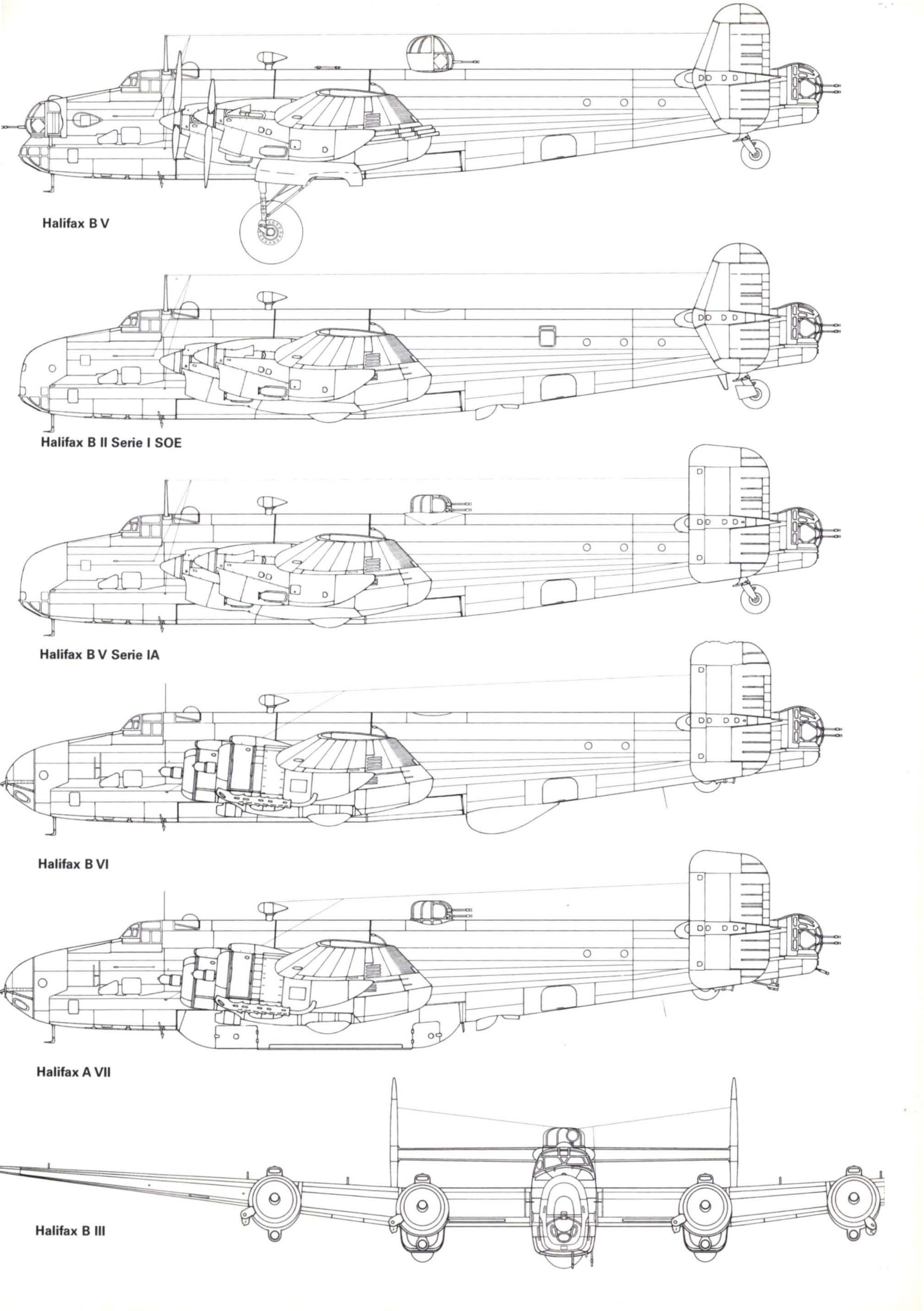
Afortunadamente, se han podido rescatar dos Halifax de los lagos de Noruega para ser exhibidos en museos, uno de los cuales está sin restaurar en el Museo de la RAF en Hendon. El segundo avión está siendo trabajosamente restaurado en la actualidad para el RCAF Memorial Museum, en Trenton. Por último, un tercer Halifax constituye la pieza central del Museo del Aire de Yorkshire, en Elvignton. Este avión está formado por porciones de varios Halifax diferentes que se estrellaron, junto con secciones de nueva construcción y las alas modificadas de un Hastings fabricado por Handley Page.



Durante muchos años se supuso que el Halifax había desaparecido sin dejar rastro. Más tarde, en julio de 1973, el W1048/'TL-S' del 35º *Sqn.* fue rescatado de un lago de Noruega para ser exhibido en el Museo de la RAF.


Todos los dibujos de esta página son de un Halifax B1 y están a escala 1:44


Todos los dibujos de esta
página son de un Halifax B VII
y están a escala 1:44


Halifax B V
Halifax B II Serie I SOE
Halifax B V Serie IA
Halifax B VI
Halifax A VII
Halifax B III



El Halifax fabricado por Handley Page, el segundo bombardero cuatrimotor británico que entró en servicio en el frente, ha vivido siempre a la sombra del magnífico Lancaster fabricado por Avro. Sin embargo, fue un Halifax el primer bombardero pesado de la RAF que lanzó bombas sobre Alemania cuando el 35º *Sqn.* atacó Hamburgo la noche del 12 al 13 de marzo de 1941. Entre 1941 y 1945, los Halifax realizaron 75.532 salidas, y también llevaron a cabo un excelente trabajo como remolcadores de planeadores y transportes de tropas paracaidistas en las Fuerzas Aerotransportadas, como aviones de patrulla marítima en el Mando Costero y realizando operaciones encubiertas con la Sección de Operaciones Especiales. El Halifax fue también el único bombardero cuatrimotor de la RAF que entró en acción en Oriente Medio. De este avión, del que se construyeron seis variantes principales que se diferenciaban básicamente en el tipo de motores que las propulsaban, se llegaron a entregar a la RAF nada menos que 6.176 unidades entre octubre de 1939 y noviembre de 1946.

